

САМОЙЛЕНКО Г. В.,
кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри цивільного права
(Запорізький національний університет)

УДК 347.441:347.795.4(477)

ПРАВОВА ПРИРОДА ОПЛАТНИХ ТА БЕЗОПЛАТНИХ ДОГОВОРІВ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ

Стаття присвячена дослідженню правової природи договору перевезення пасажирів, яка наразі не є остаточно визначеною. Автор також звертає увагу на відсутність нормативного регулювання відносин із безоплатного перевезення пасажирів, що виводить їх за межі цивільно-правового регулювання. Така ситуація є неприйнятною. Автор пропонує поширити правовий режим конструкції оплатного договору перевезення пасажирів на його безоплатний підвид шляхом внесення відповідних змін до Цивільного кодексу України.

Ключові слова: договір перевезення, пасажир, оплатний договір, безоплатний договір, правовий статус пасажирів, перевізник.

Статья посвящена исследованию правовой природы договора перевозки пассажира, которая пока не является окончательно определенной. Автор также обращает внимание на отсутствие нормативного регулирования отношений с бесплатной перевозкой пассажиров, выводит их за пределы гражданско-правового регулирования, является неприемлемым. Автор предлагает распространить правовой режим конструкции возмездного договора перевозки пассажира на его бесплатный подвид путем внесения соответствующих изменений в Гражданский кодекс Украины.

Ключевые слова: договор перевозки, пассажир, возмездный договор, бесплатный договор, правовой статус пассажира, перевозчик.

The article investigates legal nature of contract of carriage of passengers, which is not currently finalized. The author also draws attention to lack of regulation of relations with gratuitous passengers, which puts them outside civil regulation that is unacceptable. The author proposes to extend legal regime of design balance of payments contract of carriage of passenger on his Free subspecies by making appropriate amendments to Civil Code of Ukraine.

Key words: contract of carriage passenger compensation agreement, free of charge Treaty, legal status of passenger carrier.

Вступ. Тема перевезень є сферою досліджень незначного кола науковців. Дана обставина зумовлена складністю транспортних правовідносин, на зміст яких істотно впливає правовий режим того чи іншого виду транспорту, що в свою чергу зумовлено як технічними особливостями самих транспортних засобів, так і особливостями існуючої інфраструктури їх технічної експлуатації. Відтак виділилася галузь законодавства, яку умовно називають транспортним правом. Зазначені особливості зумовили необхідність індивідуального (окремого) регулювання перевезень вантажів та пасажирів, диференційовано за використанням окремих видів транспорту (залізничного, автомобільного, повітряного, річкового, морського).



На сьогоднішній день як дослідження, так і вдосконалення цивільного законодавства у сфері правового регулювання перевезень пасажирів є непослідовними. Так, наразі в Україні паралельно діють Статут автомобільного транспорту УРСР 1969 р. та Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р. Перший є породженням адміністративно-командної системи, є архаїзмом, а відтак підлягає скасуванню. Останній акт є відносно новим і відображає, здебільшого, сучасні цивільно-правові тенденції спрямованості правового регулювання приватних відносин. Однак він не містить чіткого визначення договору перевезення пасажирів автомобільним транспортом. Дане визначення можливе виключно на підставі аналізу змісту окремих норм зазначеного закону. Так, ст. 35 містить положення про надання послуг із перевезення пасажирів; ст. 42 – про укладання договору перевезення пасажирів автобусом на маршруті загального користування між автомобільним перевізником та пасажиром. (Цей договір вважається укладеним із моменту придбання пасажиром квитка на право проїзду, а для осіб, які користуються правом пільгового проїзду, – з моменту посадки в автобус); ст. 41 – про права і обов'язки пасажирів і т. д.

Серед найновіших транспортних кодексів варто зазначити Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р., проте і він містить ряд вад, які виявляються при його аналізі.

Така невизначеність чи неточність визначень не сприяє врегульованості правовідносин та захищеності пасажирів.

Наразі у сфері перевезень пасажирів вибірково проведено ряд досліджень та захищено кандидатські дисертації, зокрема: О.М. Нечипуренко «Цивільно-правове регулювання перевезень таксі» (2008) [1], А.О. Мінченко «Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні» (2011) [2].

Завершується написання кандидатської дисертації Р.Ш. Юсуповим за темою «Договір перевезення пасажирів та багажу повітряним транспортом», С.О. Сумкіним «Цивільно-правове регулювання перевезень пасажирів та багажу», Д.С. Абрикосовим «Цивільно-правовий захист прав пасажирів за договором перевезення пасажирів та багажу повітряним транспортом»; окремі результати їх досліджень опубліковано в наукових фахових виданнях та в матеріалах тез науково-практичних конференцій.

Серед науковців, які переймаються дослідженнями правовідносин у сфері перевезень та особливостей їх правового регулювання, варто назвати: В.В. Луця, О.В. Дзеру, Р.Б. Шишку, Е.Ф. Демського [3], В.К. Гіжевського, І.В. Булгакову та О.В. Клепікову [4], А.В. Волкову, Р.М. Мінченко та ін.

Водночас жодним із вказаних чи інших авторів не ставилося питання щодо особливостей правового регулювання перевезення пасажирів безоплатно. Це питання було сформульовано в бесіді автора із С.В. Резніченком.

Нами було з'ясовано, що в реальному житті означені відносини складаються доволі часто.

Приміром, особа «підвозить» знайомого; особа «підвозить» незнайому особу, що подорожує автостопом; особа здійснює перевезення іншої особи «за гроші на бензин», фактично не отримуючи за це винагороди; перевізник здійснює перевезення пільгових категорій громадян без компенсації витрат на перевезення.

До останньої категорії осіб (пільгової категорії) ст. 6 п. 19 Закону України «Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту» від 22.10.1993 р., окрім інших категорій, відносить: військовослужбовців (резервістів, військовозобов'язаних) та працівників Збройних Сил України, Національної гвардії України, Служби безпеки України, Служби зовнішньої розвідки України, Державної прикордонної служби України, Державної спеціальної служби транспорту, військовослужбовці військових прокуратур, поліцейські, особи рядового, начальницького складу, військовослужбовці, працівники Міністерства внутрішніх справ України, Управління державної охорони України, Державної служби спеціального зв'язку та захисту інформації України, Державної служби України з надзвичайних ситуацій, Державної пенітенціарної служби України, інших утворених відповідно до законів України військових формувань, які захищали незалежність, суверенітет та територіальну цілісність Украї-



ни і брали безпосередню участь в антитерористичній операції, забезпеченні її проведення, перебуваючи безпосередньо в районах антитерористичної операції у період її проведення.

П. 7 ст. 12 зазначеного закону для цих та інших пільгових категорій громадян, вказаних у законі, серед інших визначає в якості пільги: безплатний проїзд усіма видами міського пасажирського транспорту, автомобільним транспортом загального користування в сільській місцевості, а також залізничним і водним транспортом приміського сполучення та автобусами приміських і міжміських маршрутів, у тому числі внутрірайонних, внутрі- та міжобласних незалежно від відстані та місця проживання.

У той же час в Державному бюджеті на 2016 рік статті витрат на компенсацію перевізникам витрат у зв'язку з перевезенням пільгових категорій громадян не передбачено [5].

Погодимось, що в усіх наведених випадках мова йде саме про безоплатне перевезення пасажирів.

Попри те ст. 910 ЦК України містить законодавче визначення договору перевезення пасажирів та багажу: за договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здавання багажу – також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а в разі здавання багажу – також за його провезення.

Іншими словами, закон містить лише один конструктивний вид договору перевезення пасажирів та багажу – оплатний.

Постановка завдання. Наведене дає достатньо підстав для постановки завдання – дослідити правовідносини з перевезення пасажирів та особливості їх договірної регулювання; дослідити правову природу договору перевезення пасажирів (як оплатного, так і безоплатного); внести пропозиції щодо вдосконалення діючого законодавства у сфері цивільно-правового регулювання безоплатних перевезень пасажирів.

Результати дослідження. Питання правової природи того чи іншого договору є і важливим, і складним одночасно. Більшість дослідників [6, с. 652] вдаються, як правило, до характеристики відповідної договірної конструкції за моделлю характеристики правочинів і їх «парнокатегоріальної» класифікації (реальні-консенсуальні; одно- чи двосторонні; оплатні чи безоплатні). В той же час, як ми вже неодноразово зазначали, така характеристика властива будь-якому договору, оскільки будь-який договір є правочином. Іншими словами, характеристика «двосторонності» чи «оплатності» дозволяє пізнати окремі ознаки чи властивості того чи іншого договору як правочину, але не виділяє його з-поміж інших договорів. Ці ознаки не додають «унікальності», не дають можливості пізнати предмет та інші істотні умови конкретного договору.

У кожному з підручників із цивільного права України знаходимо характеристику договору перевезення пасажирів як двостороннього, консенсуального, оплатного. При тому, як правило, зазначається, що його консенсуальність сумнівів не викликає.

Не будемо оспорювати дані «постулати». Ні вони самі, ні їх оспорення не є достатніми для досягнення мети нашого дослідження – яка правова природа договору перевезення пасажирів?

Свого часу Г.Ф. Шершеневич вказував, що договір перевезення взагалі є складним правовідношенням. Тут є особистий найом – наскільки переміщення вимагає особистих сил чи послуг перевізника; майновий найом – і наскільки переміщення поєднується з використанням чужих речей, наприклад, вагонами; схову – наскільки перевізник зобов'язується зберігати довірений йому вантаж чи багаж; доручення – наскільки цей перевізник виконує покладені на нього відправником завдання, наприклад, стягує післяплату. Законодавство того часу визнавало перевезення видом підяду [7, с. 212].

В.І. Серебровський зазначав, що відносини з перевезення схожі до відносин, що виникають із підяду. Відмічаючи риси, властиві обома договорам, дослідник писав, що відносинам із перевезення притаманні й інші правові ознаки, що зумовлює необхідність у спеціальному правовому регулюванні відносин із перевезення [8, с. 200]. На думку



М.Е. Ходунова, договір перевезення близький до договору підряду [9, с. 85]. В.В. Луць зазначає, що перевезення за плату пасажирів та їхніх речей громадянами, які здійснюють їх епізодично, регулюються нормами про договір підряду, а не правилами транспортного законодавства [10, с. 639], хоча і не аргументує дану позицію.

У кінці 60-х років ХХ століття на теоретичному рівні М.О. Тарасов навів аргументи для визнання договору перевезення самостійним типом договорів (*sui generis*) [11, с. 88].

Послідовники цієї позиції (А.Н. Романович та ін.) наполягали на існуванні «транспортних договорів», для яких основною кваліфікуючою ознакою є переміщення, як основна транспортна функція [12, с. 39].

За часів, коли цивільні кодекси не передбачали договір перевезення як самостійний тип договору, вирішення цього питання було достатньо актуальним – він є самостійним типом, змішаним чи комплексним?

Насправді питання було і залишається незмінним – яка правова природа договору перевезення, його сутність, що має правові наслідки, виражені в його умовах, змісті і т. д.?

У сучасній цивілістиці позиція визнання договору перевезення пасажирів самостійною договірною конструкцією відображена в дослідженні Л.К. Веретельник, яка здійснила класифікацію договорів, надавши також критерії розмежування договорів про виконання робіт чи надання послуг [13, с. 4].

Критерієм виділу досліджуваного договору в самостійну договірну конструкцію стало розуміння його самостійної економіко-функціональної природи, яка визначила своєрідний предмет договору, відмінний від інших договірних типів.

Вважаємо, що загальний критерій типізації договорів за економіко-функціональною природою є загалом прийнятним, але з певними поправками. Особисто нами сфера перевезень пасажирів неодноразово характеризувалася саме як сфера реалізації права людини на свободу пересування. Даний підхід зумовлює необхідність нового осмислення сутності перевезень пасажирів саме на приватно-правових засадах, фундаментом яких виступає право конкретної людини, її інтерес та їх реалізація. Іншими словами, договір перевезення пасажирів слугує реалізації особистого немайнового права людини, а саме права на свободу пересування.

Вибір такого підходу базується на філософії екзистенціалізму, яка була розроблена ще на початку ХХ століття М. Хайдеггером. У ній проявилася увага до теми повсякденного існування людини в світі. Як зазначає В.О. Сєрьогін, для класичної філософії суб'єкт – це суб'єкт наукового пізнання, меншість людей. У рамках неklasичної філософії відбувається поворот до «маленької» людини, людини повсякденності. Повсякденність починає осмислюватися, як цінність, щось позитивне й необхідне. Поворот від елітарного суб'єкта до визнання якості бути суб'єктом за «маленькою» людиною відбувся паралельно із суспільним процесом соціальної приватизації. У світі відбулось осмислення важливості, цінності приватної сфери буття [14, с. 175].

Тож настав час для втілення основоположних принципів приватного права зі сфери усвідомлення сутності правовідносин і принципів їх правового регулювання до формування відповідного механізму правового регулювання правовідносин, у тому числі з перевезень пасажирів, який ґрунтувався б на цих базових принципах (пріоритетності прав людини та забезпечення можливості їх реалізації і т. д.).

Аналіз спеціальної літератури свідчить, що рівень «усвідомлення» авторами праць мав місце ще в кінці ХІХ ст. Так, при підготовці дореволюційного (1917 р.) проекту Цивільного уложення (ЦУ) укладачі зазначали, що «в деяких договірних відносинах від боржника вимагається особлива увага до справи, а не повсякденна обережність. До таких договорів належить перевезення, для успішного виконання якого перевізник повинен мати особливі пізнання та досвід, так як йому ввіряється не лише чуже майно, але й особиста безпека пасажирів. ...Перевізники зобов'язані не лише виконувати передбачені законом або іншими обов'язковими постановами ...технічні правила обережності відносно справного утримання перевізних засобів, але і взагалі докладати крайньої дбайливості щодо безпечного перевезення пасажирів» (авт. переклад) [15, с. 21].



Цікавим є той факт, що ще в ст. 1998 проекту ЦУ було закріплене положення, згідно з яким варто приділяти крайню турботливість щодо безпечного перевезення пасажирів, причому це положення стосувалося не лише професійних перевізників, а будь-яких осіб, які здійснювали в тому числі несистематичні перевезення.

Які положення наразі містить ЦК України 2003 року? Повторимо ще раз зміст ст. 910 ЦК України: «За договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, ... а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а в разі здавання багажу – також за його провезення.

Жодного натяку на безпеку, комфорт чи принаймні обережність – лише вказівка на обов'язок перевізника «перевезти» пасажирів. Питання, яке стосується особи пасажирів – чи має він при цьому лишитися живим, здоровим, у тому числі психічно; чи має він перевозитися в умовах, які не принижують людську гідність (за станом транспортних засобів, їх безпеки, чистоти, відповідності санітарно-гігієнічним нормам, та й взагалі, відповідність цих норм праву на людську гідність (наявність туалетів взагалі та їх стан; режим їх використання виключно між санітарними зонами тощо, при перевезенні пасажирів залізничним транспортом)?

Звертає на себе увагу і та обставина, що в результаті аналізу дефініції договірної конструкції маємо охарактеризувати договір як оплатний, оскільки він передбачає обов'язок пасажирів оплатити його доставку.

Виникають питання: яка природа правовідносин із перевезення пасажирів безоплатно? Який їх механізм правового регулювання? Які джерела їх правового регулювання? Зважаючи на зміст ст. 908 ЦК України, перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти здійснюється за договором перевезення. Загальні умови перевезення визначаються ЦК України, іншими законами, транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них.

Робимо висновок – договором та нормативно-правовими актами, що регулюють правовідносини з перевезення пасажирів.

Але яка природа безоплатного договору перевезення пасажирів? Життєва ситуація – товариш «підвозить» товариша. Чи можна до цих правовідносин застосовувати положення ЦК України та інших транспортних статутів та кодексів (зокрема, Статуту автомобільного транспорту?). Яка правова природа цього договору, який априорі є усним (а відтак, сторони не домовляються про його умови, крім доставки до пункту призначення)? Які обов'язки виникають у кожної зі сторін, зокрема, у перевізника, щодо доставки до місця призначення та своєчасності доставки (ст. 922 ЦК України)? Чи є відповідальність у перевізника за відмову продовжити перевезення; за запізнення доставки до пункту призначення (наприклад, при перевезенні до іншого перевізника – ж/д, авто, авіа тощо), зважаючи на відсутність зустрічного задоволення у перевізника і наявність витрат, пов'язаних з експлуатацією транспортного засобу?

Застосування аналогії закону (щодо іншої договірної конструкції безоплатного договору – договору дарування) приводить нас до думки щодо неможливості (некоректності) вимог пасажирів до перевізника у подібних випадках (окрім відповідальності останнього за шкоду, завдану життю чи здоров'ю пасажирів, що прямо передбачено ст. 928 ЦК України). Визнаємо, що така позиція є спірною, особливо з позиції інтересів пасажирів.

Додамо аргументів. Цивільний кодекс України закріплює конструкції деяких безоплатних договорів, серед яких договір дарування, договір позички, допуск договору позики (може бути як оплатним, так і безоплатним) та договір комісії. Аналізуючи ці договори, а також близькі до них, знаходимо, що законодавець за критерієм оплатності чи безоплатності взагалі виділив два окремих договори – договір майнового найму та договір позички. Відповідно, і умови їх різняться. Договір позики, навпаки, сконструйовано таким чином, що і оплатний, і безоплатний договори складають один договірний тип.

Чому законодавець мовчить із приводу безоплатного перевезення пасажирів? Що стосується безоплатних перевезень пасажирів, фактично маємо ту ситуацію, коли правовідносини є, вони визнаються договірними, проте в законодавстві має місце прогалина щодо їх правового регулювання, а відтак щодо їх правової визначеності.



Висновки. Наведені аргументи дають підстави для визначення зумовленості і залежності договірної конструкції від специфіки регульованих нею правовідносин. Предмет договору є проекцією тієї мети, яку сторони намагаються досягти в результаті належного виконання ними договору.

У договорі перевезення пасажиром такою метою є безпечно, за можливості комфортно та своєчасне доставляння (перевезення) його до пункту призначення, а на наше глибоке переконання, з забезпеченням інших передбачених договором суб'єктивних прав та охоронюваних законом інтересів пасажирів, які є проекцією цивільно-правового статусу особи як суб'єкта цивільних прав, які проте не віднайшли свого відображення ні в договорі перевезення пасажирів, ні в нормативно-правових актах, якими врегульовано правовідносини з перевезень пасажирів та багажу. Відстоюємо позицію, що виконання договору за плату чи безоплатно не впливає на економічну природу (основу) правовідношення – доставляння (перевезення) особи.

У той же час, враховуючи відсутність зустрічного задоволення за безоплатним договором перевезення пасажирів, варто, закріпивши на рівні ЦК України підвид договірної конструкції, визначити специфіку та зміст прав та обов'язків перевізника.

Впевнені, що перевізник, який не є транспортом загального користування, має право в будь-який момент відмовитися від виконання безоплатного договору перевезення за умови, і, відповідно, не відшкодовувати збитки, завдані невиконанням договору, крім випадку, коли пасажир у силу відсутності необхідного часу чи можливості не має можливості інакше забезпечити свої інтереси (за аналогією ч. 3 ст. 1009 ЦК України щодо наслідків відмови від договору).

Визначеність правової природи безоплатного договору перевезення пасажирів, надання йому загального режиму оплатного договору, окрім умов, що впливають із відсутності зустрічного задоволення, а відтак некоректності покладання всіх тягарів, які витікають із зобов'язань перевізника, окрім випадків, коли відмова останнього від виконання договору спричинить завдання шкоди пасажирів (в тому числі моральної).

Список використаних джерел:

1. 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.
2. Мінченко А.О. Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / А.О. Мінченко. – К., 2011. – 221 с.
3. Транспортне право України [Текст] : навч. посібник / Е.Ф. Демський [і др.]; заг. ред. В.К. Гіжевський, Е.Ф. Демський ; Інститут економіки і права «Крок». – К. : Юрінком Інтер, 2002. – 414 с.
4. Транспортне право України [Текст] : підручник / Булгакова І.В., Клепікова О.В. – К. : Прецедент, 2011. – 344 с.
5. У Держбюджеті–2016 грошей на перевезення пільговиків немає. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://galinfo.com.ua/news/u_derzhbyudzheti_2016_groshey_na_perevezennya_pilgovyktiv_nema_215927.html.
6. Цивільне право України: підручник. Особлива частина / За заг. ред. д. ю. н., проф. Р.Б. Шишки. – К.: Вид. Ліра. – К., 2015. – 1024 с.
7. Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права / по изданию 1914 г. – М. : Спарк, 1994. – 335 с.
8. Серебровский В.И. Гражданское право / учебник для юридических школ. – М.: Юриздат НКЮ, 1945. – 536 с.
9. Ходунов М.Е. Внутриводное право. – М.: Речиздат, 1945. – 348 с.
10. Цивільне право України. Особлива частина [Текст] : підручник / [Т.В. Боднар та ін.]; за ред. О.В. Дзери. – К. : Юрінком Інтер, 2010. – 1173 с.
11. Тарасов М.А. Очерки транспортного права. – М.: Минречфлот, 1951. – 826 с.
12. Романович А.Н. Транспортные правоотношения. – Минск: изд-во «Университетское». – 1984. – 126 с.



13. Веретельник Л.К. Систематизація договорів у цивільному праві: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Л.К. Веретельник. – Харків, 2007. – 19 с.

14. Серьогін В.В. Право на недоторканість приватного життя у конституційно-правовій теорії та практиці : монографія / В.О. Серьогін. – Харків : «ФІНН», 2010. – 608 с.

15. Витрянский В.В. Договор перевозки. – М.: «Статут», 2001. – 526 с.

ЯНЧУК А. В.,

кандидат юридичних наук,
заступник Міністра юстиції України
(Міністерство юстиції України)

УДК 347.122

ІНТЕРЕС ЯК ОБ'ЄКТ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОГО ЗАХИСТУ

Стаття присвячена категорії інтересу у цивільному праві. Автором висловлюється думка щодо правильності визначення інтересу як об'єкта цивільно-правового захисту особи, що має важливе значення для захисту цивільних прав.

Ключові слова: *інтерес у цивільному праві, захист суб'єктивних прав, інтерес у збереженні майна, об'єкт захисту, судовий захист, учасники цивільних правовідносин, цивільне право, зміст інтересу.*

Стаття посвящена категории интереса в гражданском праве. Автором высказывается мнение относительно правильности определения интереса как объекта гражданско-правовой защиты лица, который непосредственно имеет значение для защиты гражданских прав.

Ключевые слова: *интерес в гражданском праве, защита субъективных прав, интерес в сохранении имущества, объект защиты, судебная защита, участники гражданских правоотношений, гражданское право, содержание интереса.*

The article is dedicated to the category of interest in civil law. The author expresses an opinion on the correctness of definition of interest as an object of civil protection of the person which has an important value for the protection of civil rights.

Key words: *interest in civil law, protection of subjective rights, interest in the preservation of property, object of protection, judicial protection, participants of civil relations, civil law, content of interest.*

Вступ. Категорія інтересу у цивільному праві досі лишається дискусійною. Одним з перших серед науковців проблем категорії інтересу у цивільному праві торкнувся В.П. Грибанов, який назвав інтерес потребою, що прийняла форму усвідомленого прагнення [1, с. 240], дотримуючись так званого об'єктивно-суб'єктивного підходу до категорії інтересу. Об'єктивною категорією вважає інтерес С.В. Михайлов, визначаючи його як потребу, що має соціальний характер та проявляється у встановленні, зміні, припиненні та захисті суб'єктивних прав та обов'язків [2, с. 10]. Прихильником концепції об'єктивності інтересу

