УДК 347.763(477)

А. О. Мінченко

ДЕЯКІ ПРОБЛЕМИ ПРИПИНЕННЯ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА ТА БАГАЖУ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

Виокремлено основні законодавчі проблеми та прогалини правового регулювання припинення зобов'язань із перевезення пасажира та багажу залізничним транспортом. Здійснено класифікацію та групування підстав припинення даного договору.

***

Выделены основные законодательные проблемы и пробелы правового регулирования прекращения обязательств по перевозке пассажира и багажа железнодорожным транспортом. Осуществлена классификация и группирование оснований прекращения данного договора.

***

The main legislative problems and gaps of legal regulation concerning discharge of passengers and luggage carriage by railway transport are separated out. Classification and grouping grounds for termination of this contract are made.

Припинення договору перевезення пасажира та багажу залізничним транспортом має істотне як правове, так і практичне значення для встановлення кінцевого правового становища сторін. Основним та єдиним прийнятним способом припинення зобов'язання є його належне виконання сторонами. Проте існують й інші підстави, правові наслідки яких не завжди є прийнятними для контрагентів. У зв'язку з тим, що припинення зобов'язання з перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом знаходить своє вираження в досить широкому колі способів, законодавство про залізничний транспорт не завжди здатне виразно та однозначно врегулювати дані правовідносини.

Загальні питання припинення договірних зобов'язань у своїх дисертаційних дослідженнях розглядали О. І. Міхно [1], Н. М. Процьків [2], А. М. Блащук [3]. Роботи цих науковців охоплюють досить широке коло питань, пов'язаних як з особливостями припинення окремих цивільно-правових договорів, так і з дослідженням загальних підстав та порядку їх припинення. Учення про припинення зобов'язань завдячує своїм становленням та розвитком також таким ученим, як М. М. Агарков, І. Б. Новицький, Л. А. Лунц, А. М. Запорожець, В. В. Вітрянський тощо. Дана проблема знайшла своє висвітлення й у працях таких спеціалістів у галузі транспортного права, як Б. В. Покровський, М. О. Тарасов, А. Д. Кейлін, П. П. Виноградов та ін.

Метою даної статті є визначення основних проблем правового регулювання припинення договору перевезення пасажира

© Мінченко А. О., 2010

та багажу залізничним транспортом, що мають місце в законодавстві про залізничний транспорт та в правозастосовній практиці, а також здійснення класифікації підстав припинення даного зобов'язання.

Головним чином, регулювання питань припинення договору перевезення здійснюється загальними положеннями про припинення зобов'язань. Як відзначається в юридичній доктрині, «підстави припинення договору ідентичні підставам припинення цивільних зобов'язань» [4, с. 220]. Разом із тим, не можна не зауважити, що в гл. 63 Цивільного кодексу (далі –ЦК) України, де йдеться про загальні положення про надання послуг, взагалі не зазначені будь-які підстави припинення договорів даної групи. Винятком є лише ст. 907 ЦК України, у якій зазначається, що договір про надання послуг може бути розірваний, у тому числі шляхом односторонньої відмови від договору.

Що ж стосується спеціальних положень про припинення договорів з перевезення, то й тут виявляється їх майже повна відсутність. Виняток становлять лише ст. 911 та 922 ЦК України, у яких пасажирам надаються певні права, пов'язані з припиненням договору.

Таким чином, основне регулювання припинення договору перевезення пасажира та багажу залізничним транспортом здійснюється загальними положеннями ЦК України про зобов'язання та підзаконними нормативно-правовими актами про залізничний транспорт України.

Серед тих випадків, що передбачені гл. 50 ЦК України «Припинення зобов'язання», договір перевезення пасажира та багажу залізничним транспортом може бути припинений:

1) виконанням (ст. 599 ЦК України);

2) за домовленістю сторін (ст. 604 ЦК України);

3) неможливістю виконання зобов'язання (ст. 607 ЦК України);

4) смертю фізичної особи (ст. 608 ЦК України)ю

Окрім зазначених підстав, що містяться в ЦК України, припинення договору перевезення пасажира та багажу залізничним транспортом також доповнюється такими підставами, як:

5) втрата проїзного квитка;

6) одностороння відмова пасажира від поїздки.

1. Щодо виконання як способу припинення зобов'язання то тут панівною в літературі є думка про те, що виконання зобов'язання є нормальним, основним способом його припинення [5, с. 399]. Проте, окрім цього, ст. 599 ЦК України встановлює, що зобов'язання припиняється виконанням, проведеним належним чином.

Доктринальне тлумачення ст. 599 ЦК України розуміє під належним виконанням зобов'язання «виконання належній особі, у

належному місці, у належний строк (термін), з додержанням усіх інших вимог і принципів виконання зобов'язань» [6, с. 120].

Таким чином, при виконанні зобов'язання слід говорити як про реальність, так і про належність. В. В. Вітрянський відзначає: «Коли говорять про виконання як таке, мають на увазі здійснення дій (утримання від дій) у натурі або інакше – реальне виконання. Відповідно, належне виконання включає дотримання комплексу вимог, які визначають, хто і кому повинен здійснити виконання, а також яким предметом, коли, де і яким способом це повинно бути здійснено» [7, с. 419].

У залізничних перевезеннях пасажирів та багажу належність та реальність виконання зобов'язань займають дуже важливе місце. Так, зокрема, ч. 2 ст. 2 Закону України «Про залізничний транспорт» [8] говорить про те, що залізниці у взаємодії з іншими видами транспорту повинні своєчасно і якісно здійснювати перевезення пасажирів… Таким чином, зобов'язання з перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом можна вважати належно виконаним у тому разі, коли сторони досягнуть того правового результату, який вони передбачували при укладанні договору, тобто перевезення пасажира та багажу буде здійснено вчасно та якісно, і відповідатиме основним принципам, визначеним законодавством про залізничний транспорт та нормами цивільного законодавства.

2. Випадки припинення зобов'язання з перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом за домовленістю сторін чітко прописані в законодавстві про залізничний транспорт. Їх можна поділити на дві своєрідні групи:

– припинення зобов'язання до початку поїздки;

– припинення зобов'язання під час поїздки.

До початку поїздки зобов'язання з перевезення припиняється в наступних випадках:

А. Ненадання пасажиру місця, зазначеного в проїзному документі.

Правилами перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України [9] (далі – Правила) встановлюється, що в разі відсутності місця у вагоні, до якого придбано проїзний документ, начальник поїзда зобов'язаний надати пасажиру, за його згодою, місце в іншому вагоні (у тому числі і вищої категорії – без стягнення доплати). Якщо ж пасажиру надано місце нижчої категорії, то йому повертається різниця вартості проїзду. У разі неможливості надати місце пасажиру в цьому самому поїзді йому, на його згоду, надається відповідне місце в іншому поїзді з переоформленням проїзних документів безплатно, а в разі відмови пасажира від запропонованої заміни місця на підставі акта загальної форми йому повертається вартість проїзду і послуг (п. 7.7).

Таким чином, за даних обставин пасажир має право вимагати як надання йому місця в іншому вагоні, так і розірвання договору.

Проте вже саме ненадання пасажирові того місця, яке вказане в його проїзному квитку, спричиняє йому додаткові незручності та призводить до необхідності з'ясування та вирішення питання його розміщення в поїзді із провідником вагона, начальником поїзда, іншими пасажирами. Усе це призводить до втрати часу та спокою пасажира, необхідності переходити на вільне місце до іншого вагону або навіть іншого поїзду тощо. У зв'язку з цим за ненадання пасажиру місця у вагоні, що вказане в його проїзному документі слід встановити для перевізника штраф, який повинен сплачуватися пасажиру в касі вокзалу місця призначення;

Б. Відмова пасажира від здійснення поїздки.

Правилами в п. 19.11 встановлюється, що якщо пасажир відмовився від поїздки з особистих причин: не менше ніж за 24 години до відправлення поїзда, то йому виплачується повна вартість квитка і плацкарти; від 24 до 6 годин до відправлення поїзда, то йому виплачується повна вартість квитка і 50 відсотків вартості плацкарти; менше ніж за 6 годин до відправлення поїзда, але не більше ніж через 3 години після його відправлення – виплачується тільки вартість квитка, а вартість плацкарти не виплачується.

Дані правила повернення грошових коштів пасажирам при відмові від поїздки існували ще за часів Радянського Союзу та в основному успадковані незалежною Україною. Змінювалися лише терміни повернення квитків та умови повернення коштів. І хоча можна сказати, що вони вже перевірені часом, у цій системі правил все ж таки існують і певні недоліки. Наприклад, в п. 21.7 Правил встановлюється, що в разі повернення повністю невикористаних проїзних документів у вагони підвищеного комфорту вартість сервісних послуг повертається повністю. Проте, по-перше, законодавством про залізничний транспорт взагалі не визначається, що охоплює собою категорія сервісних послуг. Правила містять лише поняття транспортної та додаткової послуг, під останньою з яких, зокрема, вони розуміють послугу, пов'язану з транспортною, що надається пасажирам під час оформлення проїзду, приймання багажу чи вантажобагажу, перебування в поїзді чи на вокзалі під час повернення невикористаних проїзних та перевізних документів. По-друге, якщо послуга з оформлення проїзних квитків є все ж таки додатковою, а не сервісною, виходить, що сервісними є ті послуги, які мають надаватися пасажирам вже безпосередньо під час здійснення поїздки, або ж на вокзалі. У такому разі виникає

цілком логічне запитання: чому одним пасажирам, котрі повертають повністю невикористані проїзні документи у вагони підвищеного комфорту, вартість сервісних послуг, якими вони так і не скористалися, повертається повністю, а пасажирам, що повертають також повністю невикористані проїзні документи у вагони інших рівнів комфортності, – ні? Уявляється, немає суттєво важливої різниці, до вагону якого рівня комфортності було придбано квиток, адже всім пасажирам однаково забезпечується надання комплексу послуг під час укладання договору перевезення, лише пакет таких послуг може відрізнятися відповідно до рівня комфортності. У такому разі і повернення коштів за дані послуги повинне забезпечуватися всім без винятків пасажирам пропорційно до сплачених ними сум.

В. Відміна поїзда, зазначеного в проїзному документі.

Г. запізнення поїзда до відправлення з пункту відправлення пасажирів більше ніж на одну годину.

Ґ. Запізнення пасажира на поїзд з пункту пересадки з вини залізниці і відмови пасажира при цьому скористатися іншими місцями чи поїздом.

У випадках, перелічених у пунктах В–Ґ, пасажир повинен пред'явити проїзні документи для відмітки «Проїзний документ не використаний повністю з вини залізниці» (п. 19.16 Правил).

У другому ж випадку припинення поїздки на шляху прямування, пасажир повинен не пізніше трьох годин після відходу поїзда пред'явити проїзний документ до пункту продажу проїзних документів станції припинення поїздки для поставлення відповідного штемпеля та отримання вартості квитка за непрослідувану відстань (п. 8.4 Правил).

Пасажир може припинити поїздку на шляху прямування як з особистих причин, так і через хворобу (п. 19.13, 21.3 Правил).

Що стосується багажу, то Правилами встановлюється, що якщо зданий багаж отримано пасажиром на одній із проміжних залізничних станцій, то провізні платежі за непрослідувану відстань не повертаються (ч. 2 п. 31.1), що, в принципі, також не є справедливим по відношенню до пасажирів, адже перевізник не виконав своє зобов'язання в повному обсязі і в даному випадку має відшкодовувати провізні платежі за непрослідувану відстань.

3. Відповідно до ст. 607 ЦК України, зобов'язання припиняється неможливістю його виконання у зв'язку з обставиною, за яку жодна зі сторін не відповідає. Як пояснює доктринальний коментар ЦК України, «неможливість виконання не є невиконанням зобов'язання, оскільки зобов'язання вже припинилося. У такому разі можна говорити про vis major (непереборну силу) або casus fortuitus (нещасний випадок)» [6, с.127].

У свою чергу, А. М. Запорожець редакцію ст. 607 ЦК України називає «невиправдано лаконічною» [10, с. 44]. Професор пропонує виділити в неможливості виконання зобов'язання «абсолютний та відносний характер» [10, с. 47–48], яким ця неможливість виконання зобов'язання може бути наділена.

Взагалі ж, вдале та напрочуд просте вирішення питання неможливості виконання зобов'язання пропонує І. Б. Новицький: «Неможливість виконання є завжди тільки неможливістю реального виконання: сплата грошового еквівалента (замість виконання в натурі) завжди вважається можливою, оскільки гроші завжди є в обігу...» [11, с. 296].

Тому слід зійтися на тому, що припинення зобов'язання неможливістю його виконання завжди має відшкодовуватися перевізником або ж в повному обсязі, або лише за непрослідувану відстань – в залежно від того, на якій стадії виконання зобов'язання виникла така ситуація.

4. Припинення зобов'язання смертю фізичної особи (пасажира).

Загальні положення зобов'язального права та юридична доктрина говорять про те, що «зі смертю кредитора або боржника зобов'язання, як правило, не припиняється; права і обов'язки за зобов'язанням – у вигляді загального правила – є об'єктами спадкування і, як такі, переходять до спадкоємців» [11, с. 407]. Однак, відповідно до ч. 2 ст. 608 ЦК України, зобов'язання припиняється смертю кредитора, якщо воно є нерозривно пов'язаним з особою кредитора. А оскільки проїзний квиток є дійсним лише щодо тієї особи, яка здійснює поїздку за ним, ніхто інший не може скористатися цим правом проїзду. Таким чином, у даному випадку смерть кредитора тягне за собою припинення зобов'язання з перевезення. Б. В. Покровський [12, с. 175] у свій час піднімав питання про те, які правові наслідки тягне за собою смерть пасажира, який ще не розпочав поїздку. Чи має право в такому випадку інша особа скористатися цим квитком? Слід підтримати автора в його негативній відповіді на це питання, адже проїзний квиток є договором на перевезення конкретної, а не будь-якої особи. Як зазначав ще М. О. Тарасов, квиток не є документом на пред'явника і не може вільно передаватися [13, с. 21]. У цьому питанні полегшило та прояснило б ситуацію введення іменних квитків на проїзд залізничним транспортом. Та в будь-якому разі за даних обставин зобов'язання з перевезення також припиняється.

Повернення вартості проїзду і послуг, а також повернення вартості квитка за непрослідувану відстань у разі смерті пасажира Правилами не передбачається. Думається, за даних обставин повернення платежів повинне здійснюватися за аналогією до хвороби пасажира чи нещасного випадку. Таким

чином, смерть пасажира чи то перед поїздкою, чи під час перевезення повинна тягти за собою повернення провізних платежів спадкоємцям. Дані положення мають бути прописані в Правилах.

5. Припинення зобов'язання у зв'язку із втратою проїзного квитка.

Правила в п. 2.45 встановлюють, що загублені та викрадені проїзні документи не поновлюються. Утім, такий категоричний імператив не має під собою ніякого підґрунтя. Помилка полягає в тому, що Правила даною нормою фактично прирівнюють втрату квитка до відмови пасажира від договору перевезення. Як справедливо відзначає в даному випадку Є. О. Харитонов, «це позбавляє пасажира права як скористатися послугами транспортної організації, так і одержати назад сплачену ним вартість квитка» [14, с. 687].

Слід погодитися з В. В. Вітрянським, який у відповідь на таку законодавчу норму виказує думку про те, що «зазначені правила, які не допускають відновлення прав пасажирів за втраченими або пошкодженими проїзними документами, не враховують правового значення цих документів (квитків), які лише посвідчують (підтверджують) факт укладання договору перевезення пасажира. Тому втрата квитка не може бути підставою недійсності договору перевезення пасажира або припинення його дії». [15, с. 313]. Схожу позицію займає і В. А. Єгіазаров, який говорить про неправомірність оформлення і видання пасажирові в подібних випадках нового проїзного документа (квитка) за плату або без такої, тобто укладання нового договору перевезення пасажира [16, с. 133]. «Якщо в пасажира є певне місце і він може довести правомірність своїх вимог, то не можна не дозволити цій особі скористатися своїм правом проїзду, враховуючи, що договір перевезення був укладений... Тому слід визнати, що якщо пасажиром надані докази укладання договору на проїзд на точно визначене місце в даному поїзді, то в перевізника немає достатніх підстав вимагати укладання нового договору перевезення пасажира» [16, с. 133].

Це ж стосується і випадку втрати проїзного документа вже після посадки в поїзд. Так, Правилами в п. 18.12 встановлюється, що пасажир, який загубив проїзний документ після посадки в поїзд, звільняється від сплати штрафу, якщо факт того, що проїзний документ дійсно загублений, буде доведено. На подальший шлях пасажир зобов'язаний купити новий проїзний документ або залишити поїзд. Дане правило не витримує ніякої критики, адже навіть у тому випадку, якщо факт того, що проїзний документ дійсно загублений, буде доведено, пасажир все одно зобов'язаний заново укладати договір перевезення і сплачувати за проїзд, який він вже оплатив.

Разом із тим, Правилами не встановлюється, яким чином необхідно доводити факт загублення квитка та які докази для цього можуть використовуватися. Виходом із цього становища має стати вказування в базах даних залізниці даних про пасажира, які і засвідчували б правомірність перевезення даної особи при пред'явленні нею документів, що посвідчують її особистість.

З огляду на вищезазначене, позитивною є норма п. 6.2.1 Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу [17], відповідно до якої в разі втрати квитка пасажиром перевізник на клопотання пасажира може замінити такий квиток шляхом видання дубліката квитка.

Така практика є правильною і необхідність її поширення на перевезення залізничним транспортом не повинна викликати ніяких сумнівів.

У той же час позитивну тенденцію можна відзначити вже зараз. Так, згідно зі змінами, які були внесені до Порядку обслуговування громадян залізничним транспортом [18], пошкоджений проїзний документ (склеєний, підмочений, обгорілий, розірваний тощо) може бути поновлений суб'єктом господарської діяльності, який його продав, у разі збереження на проїзному документі інформації в обсязі, достатньому для його ідентифікації. Раніше пошкодження проїзного документа тягло за собою припинення договору перевезення і пасажири вимушені були укладати новий договір без будь-якої компенсації коштів.

Тож за загальним правилом втрата проїзного квитка відповідно до діючого законодавства про залізничний транспорт неминуче тягне за собою припинення договору перевезення. Утім, і з цього правила є виняток. Відповідно до п. 7.10 Правил, у разі втрати провідником вагона прийнятих на зберігання від пасажирів проїзних документів начальник поїзда складає акт у двох примірниках, який підписують пасажири, чиї проїзні документи втрачено, провідник вагона і начальник поїзда. Даний акт є підставою для проїзду пасажира до станції оформлення начальником поїзда нового проїзного документа. На підставі цього акта начальником поїзда в касі станції оформляються нові проїзні документи з відміткою на звороті цих проїзних документів «замість утраченого».

Підсумовуючи розгляд даного питання, слід сказати, що втрата проїзного квитка пасажиром у жодному разі не може призводити до припинення договору перевезення, відміна ж зазначення в квитку прізвища пасажира була дещо поспішною та неправильно. «Адже саме вказування прізвища пасажира в квитку є однією з тез доведення пасажиром правомірності вимог щодо поновлення проїзного документа у випадку його втрати» [19, с. 310].

6. Припинення зобов'язання у зв'язку з односторонньою відмовою пасажира від поїздки.

Припинення договору перевезення шляхом односторонньої відмови пасажира формально є дещо схожим на припинення договору за домовленістю сторін. Основна ж відмінність між цими підставами полягає в тому, що при розірванні договору за угодою сторін у всіх випадках необхідною є згода залізниці, випадки надання якої визначені законом. На розірвання ж договору через односторонню відмову пасажира надання згоди залізницею не є необхідним, а пасажир у той же час не зобов'язаний про це повідомляти перевізника. Разом із тим, і вимагати повернення будь-яких платежів пасажир у даному випадку не може.

Припинення договору перевезення за односторонньою відмовою пасажира може відбутися на будь-якій стадії виконання договору.

Таким чином, дослідження підстав припинення договору перевезення пасажира та багажу залізничним транспортом дозволило виявити деякі суперечливі моменти, позитивне вирішення яких сприятиме підвищенню гарантій захищеності пасажира як більш слабкого суб'єкта даного зобов'язання.

Список літератури: 1. Міхно О. І. Припинення договору за цивільним законодавством України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Міхно Ольга Іванівна. – К., 2007. – 246 с. **2.** Процьків Н. М. Правове регулювання розірвання цивільно-правових договорів за цивільним законодавством України : дис. … канд. юрид. наук : 12.00.03 / Процьків Наталія Миколаївна. – К., 2003. – 180 с. **3.** Блащук А. М. Припинення договірних зобов'язань у цивільному праві України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Блащук Артем Миколайович. – К., 2006. – 195 с. **4.** Стефанчук Р. О. Цивільне право України : навч. посіб. / Р. О. Стефанчук. – К. : Прецедент, 2005. – 448 с. **5.** Новицкий И. Б. Общее учение об обязательствах / И. Б. Новицкий, Л. А. Лунц. – М. : Юрид. лит., 1950. – 418 с. **6.** Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України : у 2 т. Т. 2 / за ред. О. В. Дзери (кер. авт. кол.), Н. С. Кузнєцової, В. В. Луця. – 3-є вид., перероб. і допов. – К. : Юрінком Інтер, 2008. – 1088 с. **7.** Брагинский М. И. Договорное право. Кн. 1: Общие положения / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. – 3-е изд., стер. – М. : Статут, 2008. – 847 с. **8.** Про залізничний транспорт : закон України від 4 лип. 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 40. – Ст. 183. **9.** Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України : наказ М-ва транспорту та зв'язку України від 27 груд. 2006 р. № 1196 // Офіційний Вісник України. – 2007. – № 26. – Ст. 1065. **10.** Запорожец А. М. К проблеме невозможности исполнения обязательств / А. М. Запорожец // Журнал российского права. – 2003. – № 12. – С. 40–48. **11.** Новицкий И. Б. Общее учение об обязательствах / И. Б. Новицкий, Л. А. Лунц. – М. : Юрид. лит., 1950. – 418 с. **12.** Покровский Б. В. Договор перевозки пассажиров и багажа по железным дорогам СССР : дис. … канд. юрид. наук : 12.00.03 / Покровский Борис Владимирович. – Алма-Ата, 1956. – 270 с. **13.** Тарасов М. А. Договор перевозки по внутреннем водным

путям сообщения Союза ССР / М. А. Тарасов – М. : Изд-во Минречфлота СССР, 1946. – 163 с. **14.** Цивільне та сімейне право України : підручник / за ред. Харитонова Є. О., Голубєвої Н. Ю. – К. : Правова єдність, 2009. – 968 с. **15.** Брагинский М. И. Договорное право. Кн. 4: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта : [учебник] / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. – 4-е изд., стер. – М. : Статут, 2007. – 910 с. **16.** Егиазаров В. А. Транспортное право : [учебник] / В. А. Егиазаров. – М. : Юрид. лит., 2001. – 272 с. **17.** Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу : наказ Держ. служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14 берез. 2006 р. № 187 // Офіційний Вісник України. – 2006. – № 25. – Ст. 1841. **18.** Про Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом : постанова Кабінету Міністрів України від 19 берез. 1997 р. № 252 // Урядовий кур'єр. – 1997. – 3 квіт. – № 60–61. **19.** Мінченко А. О. Проїзний квиток – документ, що надає право на проїзд залізничним транспортом / А. О. Мінченко // Кримський юридичний вісник. – 2009. – Вип. 2 (6). – С. 305–312.

Надійшла до редколегії 12.06.2010

УДК 347.211

С. В. Ясечко

ПРОБЛЕМА СУБ'ЄКТИВНОГО ПРАВА НА ІНФОРМАЦІЮ В ЦИВІЛЬНОМУ ПРАВІ

Розглянуто проблемні питання щодо права на інформацію, подано характеристику особливостей суб'єктивного права, а також визначення поняття суб'єктивного права на інформацію.

***

Рассмотрены проблемные вопросы относительно права на информацию, дана характеристика особенностей субъективного права, а также определение понятия субъективного права на информацию.

***

Problems concerning the right on information are considered. Characteristic of subjective rights' peculiarities and definition of subjective right on information are presented.

Досить довгий час право на інформацію не було сформульоване і закріплене в законодавстві. Проблема суб'єктивного права на інформацію останнім часом дискутується науковцями, але досі не має чіткого визначення суб'єктивного права на інформацію.

На підставі вищевказаного *метою* цієї роботи є дослідження права на інформацію, характеристика суб'єктивного права та визначення поняття суб'єктивного права.

Необхідно зауважити, що даним питанням уже приділялася увага в працях окремих учених, серед яких особливу увагу заслуговують роботи таких науковців, як С. С. Алексєєв, І. Л. Бачило, С. М. Братусь, В. А. Дозорцев, О. С. Іоффе, О. В. Кохановська,

© Ясечко С. В., 2010