



[монографія] / Р. О. Куйбіда. – К. : Атіка, 2004. – 288 с.

8. Москвич Л. Принципи спеціалізації судів: вітчизняний та світовий досвід / Л. Москвич // Право України. – 2008. – № 9. – С. 26–30.

9. Про Стратегію реформування судоустрою, судочинства та суміжних правових інститутів на 2015–2020 рр. : Указ Президента України від 20 травня 2015 р. № 276 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/276/2015/print1389814324873563>.

10. Про судоустрій і статус суддів : Закон України від 7 липня 2010 р. № 2453-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2453-17/>.

11. Спільний висновок № 801/2015 Європейської Комісії «За демократію через право» (Венеціанська комісія) щодо Закону «Про судоустрій і статус суддів» і внесення змін до Закону «Про Вищу раду юстиції України» : прийнятий Венеціанською комісією на її 102-му пленарному засіданні (м. Венеція, 20–21 березня 2015 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.scourt.gov.ua/clients/vsu/vsu.nsf>.

12. Спільний висновок Європейської Комісії «За демократію через право» (Венеціанська комісія) щодо проекту Закону України «Про судоустрій і статус суддів» підготовлений Венеціанською комісією і Дирекцією з технічного співробітництва Генеральної Дирекції з прав людини та правових питань Ради Європи ; ухвалений Венеціанською комісією на 82-му пленарному засіданні (м. Венеція, 12–13 березня 2010 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.scourt.gov.ua/clients/vsu/vsu.nsf>.

ОСОБЕННОСТИ И ПРОБЛЕМЫ УНИФИКАЦИИ МЕЖДУНАРОДНОГО ЧАСТНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА

Анна ЦИРАТ,

кандидат юридических наук, доцент кафедры правоведения
Университета современных знаний

Summary

The author researches both peculiarities and unification problems in the sphere of international private air law to clarify and understand their unique character for this branch of law particularly and for the law of international commerce in whole. The unification spheres depending upon interests of the subjects' groups participating in the regulated relations were outlined in the article. The author treats the conventions of international private air law to the modern ones, which are characterized thereby as the conventions of the new formation, where a great role is attributed not only to the material rules contained therein, but as well to the fundamental principles of law.

Key words: interpretation, conventional and non-conventional unification, judicial unification, standardization, language problems, fundamental principles.

Аннотация

Автор исследует особенности и проблемы унификации в сфере международного частного воздушного права с целью выяснения их уникальности для этой отрасли и для права международной торговли в целом. В статье очерчены сферы осуществляемой унификации в зависимости от интересов групп субъектов, задействованных в регулируемых правоотношениях. Автор относит конвенции, используемые в сфере международного частного воздушного права, к числу современных, которые позиционируются как конвенции нового типа, где значительную роль играют не только указанные в них материальные нормы, но и основополагающие принципы права.

Ключевые слова: толкование, договорная и внедоговорная унификация, судебная унификация, стандартизация, языковые проблемы, основополагающие принципы.

Постановка проблемы. Наличие более чем одного иностранного элемента в правоотношениях, имеющих место в области международного частного воздушного права, является скорее правилом, чем исключением. Поскольку воздушное судно является самым мобильным объектом, международное общество желает установить унифицированные правила, которые бы способствовали одинаковому развитию авиации в разных странах. Осуществляемая унификация имеет свои достижения и проблемы, часть из них присуща именно международному частному воздушному праву, другая же является отображением общих тенденций унификации права международной торговли.

Актуальность темы исследования. Вывод ЮНСИТРАЛ о потенциальной успешности гармонизации вопросов при транспортировке в воздухе [1, с. 21], доказанный Варшавской, а за ней и Монреальской конвенциями, потерпел фиаско в новейших Конвен-

циях 2009 г. об общих рисках и незаконном вмешательстве, регулирующих вопросы ответственности эксплуатанта перед третьими лицами на поверхности, поскольку эти конвенции не были ратифицированы ни одной страной, а их вступление в силу на сегодняшний день является сомнительным.

Состояние исследования. Иностранные учёные (Р. Гуд, Л. Голдхирш, Дж. Томпкинс, П. Димпси, Р. Абейратне, Бин Ченг, Р. Куминг, Р. Марго, Дж. Вул, М. Мильде, П. Санд и другие) изучали отдельные аспекты и проблемы унификации международного частного воздушного права, рассматривая процесс унификации в комплексе.

Украинские учёные сосредоточили свою работу в двух направлениях: первое – освещение проблем, которые могут возникнуть при осуществлении перевозки (И. Безлюдько, Я. Добидовская, И. Диковская), второе – определение предмета и метода воздушного права (В. Костицкий, В. Цимбалюк, Е. Шереметьева, О. Шереметьева,



Ю. Задорожный, Ю. Корнеев, А. Козловский, З. Боярская, О. Раскалей, О. Клепикова, В. Шинкарук, О. Онищенко, О. Мыронец и другие). При этом второе направление работы больше сосредоточено на публичных, чем на частных вопросах воздушного права. Между двумя этими направлениями нет других исследований, тем более отсутствует какое-либо комплексное исследование частноправовых отношений с иностранным элементом в области воздушного пространства Украины.

Целью и задачей статьи является выделение особенностей и проблем унификации в сфере международного частного воздушного права на основе изучения конвенционной и неконвенционной унификации.

Изложение основного материала. В зависимости от критерия классификации можно говорить о договорной (типовые или «модельные» национальные законы; международные конвенции и унификация методов международной торговли [2, с. 14]) и внедоговорной (унифицированное применение норм судами разных стран, унификация правовой доктрины и договорной практики [3, с. 33–44]) унификации, которую, однако, другие учёные [4, с. 41] рассматривают как единый процесс.

Осуществляемое на современном этапе международное регулирование отношений в области международного частного воздушного права условно можно разделить на четыре большие группы в зависимости от интересов групп субъектов:

1) пользователи воздушными судами – пассажиры, грузоотправители, грузополучатели: правоотношения регулируются документами Варшавской системы, которая была кодифицирована (модернизирована) Монреальской конвенцией 1999 г.;

2) третьи лица на поверхности: Конвенции об общих рисках и незаконном вмешательстве 2009 г., целью которых является, с одной стороны, замена Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности 1952 г., и принятия ей на замену Протокола 1978 г., а с другой – по-иному урегулировать ситуации, с которыми человечество столкнулось в XIX в. (использование гражданских воздушных судов в качестве оружия массового поражения);

3) кредиторы: Конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования 2001 г., заменившая Римскую конвенцию об унификации некоторых правил, касающихся обеспечительного ареста самолётов 1933 г., и Конвенцию о международном признании прав на воздушные суда 1948 г., направленную на обеспечение прав кредиторов в их правоотношениях с должниками – лицами, которые приобрели авиационное оборудование;

4) собственники и лизингодатели: предложенная УНИДРУА Конвенция о финансовом лизинге не нашла своего применения, и правоотношения собственников и лизингодателей, с одной стороны, и лизингополучателей, с другой стороны, регулируются методами внедоговорной унификации.

Указанные правоотношения регулируются нормами современных конвенций, которые рассматриваются нами как конвенции нового типа, в которых значительную роль играют не только указанные в них материальные нормы, но и общие, или фундаментальные, принципы права, некоторые из которых получили статус универсальных. Применение этих принципов права рассматривается как способ унификации [5, с. 145], поскольку их разработка изначально рассматривалась как способ урегулирования любой спорной ситуации, возникающей из договора международной торговли, который позволит достичь урегулирования даже без необходимости обращения к нормам права [2, с. 285].

Современные конвенции в своём тексте имеют специальные положения в отношении их применения, которые можно условно разделить на две группы. К первой группе относятся чёткие правила толкования, требующие учитывать цель конвенции, её международный характер, необходимость содействия достижению единообразия и предсказуемости в её применении, соблюдения добросовестности. Указанные правила используются высшими судебными инстанциями разных стран при толковании любых международных конвенций, даже тех, которые не имеют специальных норм толкования в своём тексте. Таким образом, эти нормы можно определить как универсальные и дополнительные нормы Венской конвенции 1969 г.

Вторая группа правил предусматривает применение общих принципов, на которых основывается конвенция, а при отсутствии таких принципов – согласно праву, применимому в силу норм международного частного права местонахождения суда, то есть коллизионным нормам права *lex fori*. Таким образом, такие нормы должны быть определены для каждой конвенции, предусматривающей их применение.

Например, к общим принципам толкования Кейптаунской конвенции относятся такие: практичность; автономия воли сторон; предсказуемость; прозрачность; внимательность к национальным правовым системам путём предоставления разрешения договаривающимся государствам предоставлять депозитарию конвенции декларации, исключающие частично или полностью применения определённых положений конвенции или предоставляющие возможность выбора предполагаемых ею опций.

В Монреальской конвенции 1999 г. и Конвенциях 2009 г. заложены принципы добросовестности, автономии воли сторон; право несоблюдения установленных формальностей, согласно которому договорённость между двумя сторонами не подпадает под любые установленные в конвенции формальности; достижение справедливого баланса интересов потребителей и международной воздушной авиации, третьих лиц в соответствии с принципом наиболее полного возмещения; упорядоченное развитие международных воздушных перевозок, стабильность деятельности международного воздушного транспорта и беспрепятственное передвижение лиц, багажа и грузов; разумность, согласно которой стороны должны вести себя по стандартам разумного человека; недопущение негативных последствий, в силу чего сторона должна осуществлять разумные меры для уменьшения ущерба другой стороны в случае нарушения договора; заботливость и ответственность.

При разрешении спора, согласно современным конвенциям, суды должны применять внутренние (принципы, на которых основывается определённая конвенция) и внешние (Принципы международных коммерческих контрактов УНИДРУА) общие принципы международного частного права, и



только в случае их недостаточности – коллизионные нормы права *lex fori*.

Эта особенность присуща как праву международной торговли в целом, так и международному частному воздушному праву в частности.

Особенностью осуществляемой унификации в международном частном воздушном праве является модернизация (осовременивание) норм существующих конвенций (Варшавская система, состоящая из трёх конвенций, частноправовых договоров и протоколов, была модернизирована в Монреальскую конвенцию 1999 г.; Конвенция 1952 г., измененная Протоколом 1978 г., была модернизирована в Конвенцию об общих рисках и незаконном вмешательстве 2009 г.; Римская конвенция об унификации некоторых правил, касающихся обеспечения ареста самолётов 1933 г., и Женевская конвенция 1948 г. были заменены Кейптаунской конвенцией 2001 г.).

Своё применение в сфере международного частного права получил метод заимствования. Так, при разработке Конвенции о незаконном вмешательстве в качестве образца для создания международного фонда компенсации была взята Конвенция о создании международного фонда для компенсации ущерба за загрязнение нефтью 1971 г., принятая в качестве дополнения к международной Конвенции о гражданской ответственности за ущерб за загрязнение нефтью 1969 г. и рассматриваемая как дополнительная к Конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 г., хотя звучали предложения об использовании в качестве образца Конвенции 1972 г. о международной ответственности за ущерб, нанесённый космическими объектами, что дало бы возможность канализировать все иски против государства, в котором произошло событие.

Однако практика показала, что применение правил и механизмов одних конвенций в других не всегда является оправданным и целесообразным. Так, ставится под сомнение целесообразность использования институтов и концепций международного публичного права (регулирование вопросов незаконного захвата воздушных судов, использование концепции ответственности операторов ядерных установок и регулирование ответственности экс-

плуатантов в случае нанесение ими ущерба третьим лицам на поверхности) в конвенциях частного права, предлагается более внимательно относиться не только к схожим аспектам функционирования определённых механизмов (создание международного фонда для компенсации ущерба), но и к их отличиям, поскольку особенности функционирования и эксплуатации главного объекта международного частного воздушного права – воздушного судна – иногда делают невозможным функционирование предложенных механизмов.

Другой особенностью унификации в сфере международного частного воздушного права является использование метода стандартизации, то есть включение одинаковых норм или правил в различные международные договоры. Так, например, при разработке Конвенций об общих рисках и незаконном вмешательстве 2009 г. в качестве «отметки уровня» изначально использовались стандарты Монреальской конвенции 1999 г.

Опыт Варшавской конвенции в части необходимости частой смены размеров ответственности перевозчика имел следствием включение в конвенции, касающиеся ответственности (Монреальскую и Конвенции 2009 г.), положений о периодическом автоматическом пересмотре самым депозитарием (то есть без необходимости дополнительного подписания изменений к существующему международному документу) лимитов ответственности перевозчиков и эксплуатантов и использования в качестве валюты платежа специальных прав заимствования МВФ.

Разработчики конвенций устанавливают одинаковые (стандартные) принципы урегулирования определённых аспектов правоотношений в различных международных актах. Так, конвенции об ответственности перевозчика (Монреальская 1999 г.) и эксплуатанта (Конвенции 2009 г.) установили единый срок исковой давности в 2 года и невозможность взыскания штрафов, штрафных санкций или любых других выплат, не относящихся к компенсации фактического вреда.

Принцип стандартизации широко используется не только в договорной, но и во внедоговорной унификации при создании торговых обычаев. Так,

ИКАО разработала циркуляр «Последствия совместного использования кодов авиакомпании» № 269-АТ/110 [6], который рассматривается Госавиаслужбой Украины и авиационными органами других стран как обязательный к применению при заключении перевозчиками договоров совместного использования кодов (договоры кодшеринга и интрелайн-соглашения).

Расчёт по кооперационным договорам о перевозке пассажиров и грузов (договоры кодшеринга и интрелайн-соглашения) осуществляется на пропорциональной основе, принципы которой разработаны ИАТА.

ИАТА для упрощения деятельности авиакомпаний предлагает формы типовых договоров (купли-продажи, финансового и оперативного лизинга, новации), которые могут использоваться в качестве базы для дальнейших переговоров, хотя чаще стороны присоединяются к этим типовым договорам, отмечая изменения их отдельных положений в договоре присоединения.

При осуществлении авиационного страхования и перестрахования широко используются стандартные модельные оговорки.

Организация экономического сотрудничества и развития (ОЕСД), членом которой Украина пока не является, установила унифицированные требования кредитных договоров при предоставлении финансирования экспортными агентствами страны-производителя авиационного оборудования.

Современные процессы унификации и широко применяемый в них частноправовой метод привел к расширению круга участников (от государств до непосредственных участников международного коммерческого оборота) и признанию за ними функций разработчиков определённых правил, к участию правительственных и неправительственных организаций в процессе нормотворчества [7]. Эта общая особенность ярко проявилась в сфере международного частного воздушного права.

Другой особенностью современного этапа унификации является глобализации международных отношений и сложность реализации конвенций и соглашений, принимаемых на основе международно-правовой унификации:



большое количество ратификаций для вступления конвенции в силу делает сам процесс ратификации длительным, а возможность внесения оговорок может в конечном счете разрушить унификационный эффект [7]. Так, Монреальская конвенция 1999 г. вступила в силу на шестидесятый день после даты передачи на хранение депозитарию тридцатой ратификационной грамоты. Конвенция 2009 г. тоже предусматривает их вступление в силу на шестидесятый день после даты сдачи на хранение депозитарию тридцать пятой ратификационной грамоты. Кейптаунская конвенция вступила в силу в первый день месяца, который наступил по истечении трёх месяцев с даты сдачи на хранение третьей ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении, но только в такой категории объектов, к которой применяется соответствующий протокол, который, в свою очередь, вступает в силу после сдачи восьмой ратификационной грамоты.

Недостатком метода материально-правовой унификации, который используется для разработки унифицированных норм, направленных на урегулирование правоотношений сторон в той или иной сфере, является сложность согласования одинаковых правил для различных правовых систем, неодинаковость взглядов на вопросы международного договора, разница в уровнях правовой культуры и готовности государства инкорпорировать соответствующие правила во внутреннее право [7]. Разработанные, но не ратифицированные конвенции (речь идёт о Конвенциях 2009 г. об общих рисках и незаконном вмешательстве) являются подтверждением этого.

Формулировка унифицированных правил сталкивается с тремя основными проблемами: 1) избрание наиболее желаемого правила, которое позволило бы построить «мостик» между различными правовыми системами; 2) использование терминологии, которая имела бы одинаковое значение в различных национальных правовых системах; 3) использование языка как инструмента общения, который не имеет негативного влияния на значение выбранной терминологии.

Результатом такого правотворческого процесса являются правила *de*

provo, которые часто представляют собой имплементацию определенных норм одной правовой системы в международный договор. В сфере международного частного воздушного права к таким правилам относятся концепция «небрежности», использованная в Монреальской конвенции 1999 г. и Конвенциях 2009 г., и концепция «обеспечительного интереса», использованная в Кейптаунской конвенции.

Использование таких правил или «вражеских концепций» [8, с. 24–42] влечёт проблемы в их толковании при разрешении споров, что присущие не только международному частному воздушному праву, но и праву международной торговли вообще.

Заключение конвенций на нескольких языках вызывает при их толковании как «языковую проблему» официальных текстов, так и проблемы национального перевода. Поскольку языковая проблема официальных текстов и проблема национального перевода существует давно, для ее преодоления учёные предлагают публиковать международный договор не только на национальном языке, но и несколькими официальными языками, что позволит сторонам и судье в случае возникновения проблем аутентичности переведённых понятий использовать понятие официального языка, а официальный перевод на национальный язык – в качестве дополнительного средства толкования. Практическим воплощением указанного механизма преодоления языковых проблем является Европейский Союз, где официальные документы публикуются на всех языках государств, являющихся членами Европейского Союза.

В Украине такая двойная языковая проблема могла бы быть уменьшена в случае соответствующего изменения норм ст. 21 Закона Украины «О международных договорах», что дало бы возможность при рассмотрении споров в Украине использовать как официальный перевод на украинский язык, так и официальные тексты международных договоров.

Достижение единообразия в применении унифицированного законодательства судами является одной из целей унификации. Установлено, что для ее достижения существуют преграды, которые не являются решенными до

сих пор. К числу этих преград относятся такие: отсутствие международного судебного трибунала, который мог бы обеспечить единообразие толкования договоров; отсутствие свободного доступа к принимаемым решениям для использования их в аргументации; отсутствие в некоторых решениях аргументации в соответствии с национальными принципами изложения решений; информирование о существующих судебных решениях; изложение решений на разных языках (проблема необходимости перевода).

Указанные проблемы могут быть преодолены путём издания журналов, проведения симпозиумов и конференций, осуществления специальных исследований, публикации судебных решений и унификации правовой доктрины.

Проблема толкования является особенно актуальной для сферы международного частного воздушного права, поскольку Монреальская конвенция, основанная на документах Варшавской системы, не определяет ключевых понятий, которые позволяют квалифицировать наличие или отсутствие ответственности перевозчика перед потерпевшим лицом.

Установлено, что суды стран-участниц Варшавской и Монреальской конвенции изучают практику судов других государств для достижения судебной унификации. Судебные решения высших судебных инстанций иностранных государств, принятые с использованием международных конвенций, получают статус источников унификационного права, в которых убедительность является тем фактором, который заменяет собой обязанность применения иностранного решения. При их изучении суды других стран принимают во внимание все имеющиеся судебные прецеденты и академические исследования, применяя сравнительно-правовой метод и критически их оценивая, что дает возможность говорить о трансформации иностранных решений в национальную практику через правовую доктрину.

Выводы. Поскольку национальная доктрина в сфере международного частного воздушного права только начинает развиваться в Украине, изучение иностранной правовой доктрины с учётом особенностей и проблем



материально-правовой унификации международного частного воздушного права позволит достичь корректного понимания конвенционной и неконвенционной унификации международного частного воздушного права, а также его надлежащей имплементации.

Список использованной литературы:

1. A/6396 Report of the Secretary General / United National General Aeesemby // Official Records ; Progressive Development of the International Trade (Twenty-First Session). – 1966. – P. 1–46.
2. Unification of the Law of International Trade: noted by the Secretariat : document A/C.6/L.572 / Records of the General Assembly (Twentieth session) // Yearbook of the United Nations Commission on International Trade Law. – 1970. – V. 1. – 297 p.
3. Bonell M. Non-legislative means of harmonization: Uniform Commercial Law In The Twenty-First Century / M. Bonell // Proceedings of the Congress of the United Nations Commission on International Trade Law. – New York, 1995. – 290 p.
4. Диковская И. Принципы правового регулирования международных частных договорных обязательств : [монография] / И. Диковская. – К. : Юринком Интер, 2014. – 404 с.
5. Диковская И. Методы унификации норм, регулирующих международные частные договорные обязательства / И. Диковская // Науч. весн. Межд. гум. ун-та. Серия «Юриспруденция». – 2013. – № 6-2. – Т. 2. – С. 144–146.
6. Последствия совместного использования кодов авиакомпаний. ИКАО : Циркуляр 269-АТ/110. – Монреаль, 1997. – 102 с.
7. Вилкова Н. Договорное право в международном обороте / Н. Вилкова [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.lawmix.ru/commlaw/1621>.
8. Sand P. An Historical Survey Of International Air Law Before The Second World War / P. Sand, J. de Freitas, G. Pratt // McGill Law Journal. – 1937. – Vol. 7. – P. 24–42. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://lawjournal.mcgill.ca/userfiles/other/6355045-sand.pdf>.

ПРОЦЕССУАЛЬНЫЙ СТАТУС ЗАЯВИТЕЛЕЙ И ВЗЫСКАТЕЛЕЙ ПО ДЕЛАМ О ЗАЩИТЕ СЕМЕЙНЫХ ПРАВ И ИНТЕРЕСОВ, КОТОРЫЕ РАССМАТРИВАЮТСЯ В ПОРЯДКЕ НЕИСКОВОГО ГРАЖДАНСКОГО СУДОПРОИЗВОДСТВА

Анна ЧУРПИТА,

кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры гражданского права и процесса
Национальной академии внутренних дел

Summary

The scientific article is devoted to the definition of the procedural status of the applicants and claimants in the cases for protection of family rights and interests which are considered in the order of non-action civil proceedings. Based on the analysis of scientific doctrine and civil procedural and family law of Ukraine a definition of the mentioned participants of the civil process is formulated and the characteristics of their civil procedural status are determined. A comparative characteristic of civil procedural status of applicants and claimants for non-action civil proceedings with civil procedural status of the plaintiff for the cases of action proceedings is carried out.

Key words: applicant, claimant, non-action civil proceedings, special proceedings, writ proceedings, protection of family rights and interests.

Аннотация

Статья посвящена определению процессуального статуса заявителей и взыскателей по делам о защите семейных прав и интересов, которые рассматриваются в порядке неискового гражданского судопроизводства. На основании анализа научной доктрины, а также гражданского процессуального и семейного законодательства Украины формулируется дефиниция указанных участников гражданского процесса и определяются особенности их гражданского процессуального статуса. Проводится сравнительная характеристика гражданского процессуального статуса заявителей и взыскателей по делам неискового гражданского судопроизводства с гражданским процессуальным статусом истца по делам искового производства.

Ключевые слова: заявитель, взыскатель, неисковое гражданское судопроизводство, особое производство, приказное производство, защита семейных прав и интересов.

Постановка проблемы. Украинский законодатель среди лиц, участвующих в делах неискового гражданского судопроизводства (приказного и особого производства), называет заявителей и взыскателей (ч. 2 ст. 26, ч. 2 ст. 99 Гражданского процессуального кодекса (далее – ГПК) Украины). Указанные субъекты гражданских процессуальных правоотношений в связи с иницированием ими производства по делу наделяются особым процессуальным статусом, на который влияет также материально-правовая природа правоотношений, являющихся предметом судебного рассмотрения. В семейных делах с учетом размещения отдельных процессуальных норм в семейном законодательстве такое влияние является весьма существенным. Изложенное обуславливает ак-

туальность темы статьи, посвященной определению процессуального статуса заявителей и взыскателей по делам о защите семейных прав и интересов, которые рассматриваются в порядке неискового гражданского судопроизводства.

Состояние исследования. Научные взгляды на проблему состава и гражданского процессуального статуса лиц, участвующих в делах, нашли свое отражение в исследованиях таких украинских ученых, как С.С. Бычкова, Ю.В. Белоусов, К.В. Гусаров, В.В. Комаров, Д.Д. Луспеник, Ю.Д. Притыка, С.Я. Фурса и другие. В то же время указанные процессуалисты исследовали в основном гражданский процессуальный статус лиц, участвующих в делах искового производства.