

Н. В. РАЗБЕЙКО

*Наталія Вікторівна Разбейко, здобувач
Інституту економіко-правових досліджень
НАН України*

РОЛЬ ЮРИДИЧНИХ ФАКТІВ В ПРАВОВОМУ РЕГУЛЮВАННІ ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Проблема, якій присвячено дане дослідження, – це особливості **динамічної функції** юридичних фактів у механізмі правового регулювання господарських відносин у транспортній діяльності, тобто з'ясування юридичної природи юридичних фактів з урахуванням їх функціонального призначення, з вивченням їх конкретного прикладного аспекту в правовому регулюванні транспортної діяльності. Дослідженню юридичних фактів у правовій науці присвячені самостійні роботи та окремі розділи в різних роботах із загальної теорії права та теорії цивільного права (наприклад, роботи М. М. Агаркова, С. С. Алексєєва, Н. В. Вороніної, З. Д. Іванової, О. С. Іоффе, В. Б. Ісакова, С. Ф. Кечек'яна, О. А. Красавчикова, А. В. Міцкевича та ін.).

В умовах глобалізації світового господарства, уніфікації національних економік світу, Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу¹, якою передбачено адаптацію законодавства України відповідно до законодавства країн ЄС, з врахуванням прийняття Господарського кодексу України, актуальність вивчення юридичних фактів для господарського права наврядчи можна заперечувати. З огляду на потенційну взаємовигідність співпраці між державами в пошуку спільних моделей при вирішенні спільних проблем, дане дослідження може бути перспективним, оскільки метою статті є дослідження наукових поглядів, відбір та узагальнення ідей, які відповідають сучасним вимогам, про роль юридичних фактів у правовому регулюванні транспортної діяльності. Окрім цього, одним із завдань господарсько-правової науки на сучасному етапі розвитку є творче переосмислення вчення про юридичні факти, однак відмова в цілому від певних слів, термінів і т.п. не повинна супроводжуватися втратою смислу, оскільки старі теорії... є важливим утворюючим зміст контекстом нової теорії, спрямованої на вирішення певної проблеми².

З огляду на те, що прикладні аспекти теорії юридичних фактів у господарському праві особо необхідні у правозастосуванні, розробка і дослідження питань теорії господарського права, зокрема проблем теорії юридичних фактів галузі в правовому регулюванні транспортної діяльності, є дуже актуальним завданням науки господарського права. *Об'єкт дослідження* – юридичні факти як засіб підвищення ефективності правового регулювання господарських відносин. *Предмет дослідження* – особливості юридичних фактів господарського права в правовому регулюванні транспортної діяльності, теоретико-правові основи та прикладні аспекти аналізу та систематизації юридичних фактів у сучасній теорії господарського права при регулюванні транспортної діяльності.

Аналіз останніх досліджень та публікацій, в яких почато розв'язання даної проблеми, дозволяє зазначити, що до цього часу єдиної чіткої теорії юридичних фактів господарського права не створено, хоча вивчаються окремі питання, які мають безпосереднє практичне значення.

Роль юридичних фактів у забезпеченні мобільного та ефективного впливу права на господарські відносини при регулюванні транспортної діяльності – це не вирішена раніш частина, яка виокремлена з вказаної вище загальної проблеми теорії господарського права, якої і присвячена дана стаття. Питання ролі юридичних фактів у динаміці правовідносин є традиційним для теорії юридичних фактів і розкриває один з аспектів більш складного зв'язку юридичних фактів із правовідносинами. Як правило, це питання вивчається у межах розгляду юридичних фактів як окремого засобу правового регу-

лювання³, або при розгляді фактів у більш вузькому контексті – як елементу механізму правового регулювання суспільних відносин⁴.

Дослідження динаміки господарських правовідносин при регулюванні транспортної діяльності дає можливість запропонувати таку класифікацію юридичних фактів у правовому регулюванні транспортної діяльності: загальні юридичні факти у сфері правового регулювання транспортної діяльності; юридичні факти при застосуванні законодавства про відповідальність за втрату, недостачу, псування вантажу в сфері правового регулювання транспортної діяльності; юридичні факти у вирішенні спорів залізниці з портами, митними органами, вантажовідправниками, та вантажоодержувачами в сфері правового регулювання транспортної діяльності; юридичні факти у вирішенні спорів по розрахунках за додаткові послуги та санкції за неналежне виконання перевезення у сфері правового регулювання транспортної діяльності та інші. При даному дослідженні юридичних фактів використовувався «ланцюг», утворений з наступних «ланок»: 1) фіксування в нормі права правової моделі обставини, з настанням якої пов'язуються певні наслідки; 2) наступом цієї конкретної життєвої обставини; 3) реалізації норми права, під дію якої підпадає ця обставина.

Слід зазначити, що визначення суті юридичного факту не повинно ґрунтуватись на розумінні його тільки як правової моделі обставин, оскільки норма права не може закріпити у власній гіпотезі усіх конкретних життєвих обставин – вона передбачає тільки загальні для всіх випадків правила. Юридична наука рішуче відмовилась від абстрактного, формально-догматичного підходу до правових явищ. «Конкретні правовідносини між двома особами з продажу-купівлі якої-небудь речі, – писав, наприклад, Д. М. Генкин, – створюється не тому, що в Цивільному кодексі є норма про договір купівлі-продажу, а тому, що в одній особи виникає економічна потреба купити цю річ, в іншій особі – продати її»⁵.

Юридичними називаються лише ті факти, які тягнуть за собою певні правові наслідки, конкретизують зміст взаємних прав та обов'язків відповідних суб'єктів права⁶.

Необхідно підкреслити декілька ознак щодо способу отримання, встановлення юридичних фактів: а) в якості юридичних фактів можуть виступати лише такі обставини, які можливо закріпити формально, наявність або відсутність яких можливо з достовірністю встановити (тобто юридичні факти за своєю природою не можуть існувати в неформальному вигляді); б) ніяка обставина не може бути визнаною юридичним фактом, якщо за цією обставиною право не визнає якості встановлювати юридичні наслідки (тобто не будь-яку обставину, а тільки ту, за якою саме право визнає можливість визвати юридичні наслідки, може бути визнано юридичним фактом). Отже, орган правозастосування кожного разу для правильного вирішення справи повинен співвідносити конкретний випадок із загально правовим поняттям юридичного факту, що дозволить йому відрізнити юридичні факти від інших юридично значних явищ та зрозуміти роль факту у встановленні юридичних наслідків. Водночас, аналізуючи чинне законодавство в напрямку дослідження ролі юридичних фактів при регулюванні транспортної діяльності, слід зважити на те, що з початку 2004 р. набули чинності нові Цивільний⁷ та Господарський⁸ кодекси України (що містять відповідно глави 64 «Перевезення» та 32 «Правове регулювання перевезення вантажів») та Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність»⁹. Проте, як засвідчила практика, самі ці зміни призвели до виникнення неузгодженостей у нормативно-правовій площині між загальним та спеціальним законодавством. Тому при дослідженні юридичних фактів слід враховувати особливості правового регулювання транспортної діяльності.

Так, відповідно до ст. 908 Цивільного кодексу України перевезення вантажу здійснюється за договором перевезення. Загальні умови перевезення визначаються цим Кодексом, іншими законами, транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них. Згідно ст.ст. 306, 307 Господарського кодексу України загальні умови перевезення вантажів, умови перевезення вантажів окремими видами транспорту, а також відповідальність суб'єктів господарювання за цими перевезеннями визначаються цим кодексом і виданими відповідно до нього транспортними кодексами, транспортними статутами та іншими нормативно-правовими актами.

Отже, для встановлення будь-якого юридичного факту при регулюванні транспортної діяльності необхідно аналізувати правову модель обставини (правової абстракції), закріпленої в нормі права, передбаченої Господарським кодексом України, Цивільним кодексом України, транспортними кодексами, транспортними статутами та іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них. У цьому полягає специфіка правового регулювання транспортної діяльності в цілому та специфіка встановлення юридичного факту в зв'язку з викладеним вище.

Необхідно підкреслити, що реалізація головної функції юридичних фактів в даному випадку – це забезпечення виникнення, зміни і припинення правових відносин у сфері правового регулювання транспортної діяльності. Вказана функція залежить, на наш погляд, від специфіки інших юридичних фактів відповідної галузі господарського права, що має враховуватися у правотворчій та діяльності правозастосування.

У зв'язку з викладеним вище, прикладом можна навести рішення¹⁰ господарського суду Донецької області від 10.10.07 р. по справі № 6/243, в якому розглядалось питання застосування строку позовної давності, а саме: встановлення початку перебігу строку позовної давності залежало від встановлення дати іншого юридичного факту – факту недостачі, який в свою чергу встановлювався складним комплексом дій по зважуванню ваги «брутто» та «нетто» вантажу, який надійшов, складанню актів у підтвердження недостачі. Суть справи – стягнення збитків у виді вартості втраченого майна – грошових коштів, сплачених за недопоставлений залізницею товар. Причиною виникнення спору в даному випадку є протиправне порушення продавцем умов договору, а також порушення норм чинного законодавства. Так, відповідно до умов укладеного договору, у серпні 2004 р. вантажовідправник здійснив перевезення товару на адресу вантажоодержувача. Вантаж прибув у вагонах, завантажених засобами відправника на відкритому рухомому складі, і був виданий органом транспорту в порядку ст. 52 Статуту залізниць України¹¹ без перевірки кількості вантажу. Після переваження вагону на стаціонарних залізничних вагах було виявлено невідповідність фактичної ваги-брутто вантажу, який надійшов, вази-брутто, вказаній у залізничних накладних, що стало підставою для складання актів прийому продукції. Розглянувши матеріали справи, суд позовні вимоги задовольнив у повному обсязі та стягнув збитки від недостачі у сумі в сумі 9 581 грн. 08 коп., виходячи з наступного способу встановлення юридичного факту.

На наш погляд, вирішуючи спір по суті, господарський суд рухався у напрямку: 1) аналізу правової моделі обставини (правової абстракції), закріпленої в нормі права; 2) узагальнення конкретних життєвих обставин з приводу недостачі; 3) відшукання «придатної» норми права, під яку підпадає ця конкретна життєва ситуація; 4) проблемам реалізації норм господарського права та процесуального права, оскільки відповідно до ст. 34 Господарсько-процесуального кодексу України, встановлені певні обмеження щодо встановлення обставин справи, а саме: якщо вони повинні бути підтвержені певними засобами доказування відповідно до вимог законодавства, то ці обставини не можуть підтверджуватись іншими засобами доказування. Тобто, юридичний факт у господарському праві має як матеріально-правовий, так і процесуальний аспект. Не відповідність процесуального аспекту фіксування факту встановленим у процесуальній нормі господарського права вимогам призводить до відсутності визнання за цим фактом статусу юридичного. Отже, по першому напрямку (аналізу правової моделі обставини) суд встановив, що при неможливості переваги продукції без тари, визначення ваги нетто здійснюється шляхом перевірки ваги брутто в момент отримання продукції та ваги тари після звільнення її з-під продукції, відповідно до п. 14 Інструкції про порядок приймання продукції П-6¹². Результати перевірки оформлюються актами. По другому напрямку (узагальнення конкретних життєвих обставин з приводу недостачі) суд встановив, що приймання продукції було зупинено для розвантаження вагонів, переваги порожніх вагонів та складання актів про вагу тари відповідно з п. 14 Інструкції П-6; а фактична тара вагонів, згідно актів про вагу тари не відповідає тарі, вказаній у залізничних накладних. По-третьому напрямку (відшукання «придатної» норми права, під яку підпадає ця конкретна життєва ситуація) суд встановив п. 18 «б» Інструкції П-6, згідно умов якого в якості представників громадськості приймання продукції по кількості здійснювали

представник на підставі посвідчень. По-четвертому напрямку (згідно якого обставини не можуть підтверджуватись іншими засобами доказування) суд встановив, що результати перевірки повинні оформлюватись актами, з дотриманням певних вимог щодо внесення в них даних. Оскільки по факту недостачі позивачем були складені необхідні акти приймання продукції по кількості, то загальна кількість недостачі склала 3,65 тн. Суд відхилив доводи відповідача про те, що посвідчення на участь у прийманні продукції по кількості, акти про вагу тари та акти приймання продукції по кількості є недійсними, оскільки суд оцінив докази за своїм внутрішнім переконанням, що ґрунтується на всебічному, повному і об'єктивному розгляді всіх обставин справи в їх сукупності відповідно зі ст. 43 ГПК¹³ України, та визнав вищевказані документи складеними відповідно до вимог Інструкції П-6. Тобто, суд, проаналізувавши всі вищевказані напрямки способу встановлення юридичного факту дійшов висновку про встановлення факту недостачі та перейшов до встановлення наступного факту – розміру недостачі. Відповідно до ч. 2 п. 114 Статуту залізниць недостача маси вантажу, за яку відшкодовуються збитки, в усіх випадках обчислюється з урахуванням граничного розходження визначення маси вантажу і природної втрати вантажу під час перевезення. Відповідно до п. 27 Правил видачі вантажів¹⁴, вантаж вважається доставленим без утрати, якщо різниця між масою, вказаною в пункті відправлення в залізничній накладній, та масою, визначеною на станції призначення, не перевищує норми природної втрати і граничного розходження у визначенні маси нетто. В нашому прикладі суд достатньо, як на його думку, 1) проаналізував правову модель обставини (правової абстракції), закріпленої в нормах права, 2) узагальнив конкретні життєві обставини з приводу недостачі, 3) відшукав «придатні» норми права, під яку підпадає ця конкретна життєва ситуація, 4) встановив, що обставини справи, які повинні бути підтверджені певними засобами доказування відповідно до вимог законодавства, підтверджені відповідними засобами доказування. Згідно доданого до матеріалів справи розрахунку відповідальна недостача (недостача, виявлена при прийомі, за вирахуванням норми природної втрати та норми точності зважування), склала 1,17 т товару на суму 9 581 грн. 08 коп.

Встановлення розміру недостачі, таким чином, поставлено в залежність від підстав виникнення «первинного» факту – встановлення наявності недостачі. Цим досягається спрощення встановлення підстав виникнення «вторинних» правовідносин. Проте, помилкове встановлення першого факту тягне помилкове встановлення й наступного. Отже, спрощення підстав виникнення правовідносин, веде до ускладнення взаємозв'язків між ними. Факти опиняються в численних «перехресних» взаємозв'язках, що призводить до виникнення формально-юридичних колізій. У наведеному прикладі рахунки за продукцію сплачені позивачем повністю. Наявність невиконаного зобов'язання щодо поставки за договором оплаченого товару – є порушенням ст. 525 та 526 Цивільного кодексу України. Також п. 2 ст. 528 ЦК України передбачено, що в разі невиконання або неналежного виконання обов'язків боржника іншою особою, це зобов'язання боржник повинен виконати сам. Таким чином, суд вирішив визнати доведеними факти недостачі вантажу, переданого для перевезення, заподіяння позивачу збитків, та задовольнив позовні вимоги в повному обсязі.

Отже, в даному випадку, як і в двох вищевикладених (встановлення факту недостачі та її розміру), суд також рухався у напрямку вказаного вище способу встановлення юридичного факту доведеності заподіяння позивачу збитків. Оскільки встановлення доведеності заподіяння позивачу збитків при недостачі в транспортній діяльності є складним юридичним фактом, то його частини (встановлення факту недостачі та її розміру) не є окремими юридичними фактами. Таким чином, у господарському праві при регулюванні транспортної діяльності більшість наслідків встановлюється в результаті дії не окремих юридичних фактів, а юридичних складів.

Отже, підсумовуючи результати проведеного дослідження, можна викласти їх у вигляді наступних висновків:

1. Способи оформлення юридичних фактів, передбачені господарським законодавством, при правовому регулюванні транспортної діяльності, мають чітко визначену форму: це комерційні акти, акти загальної форми.

2. Тільки на основі юридичної оцінки процес інформаційного пізнання розрізненої інформації про конкретні життєві обставини перетворюється в систематизоване уявлення, що дозволяє відрізнити юридичні факти від інших юридично значимих явищ та зрозуміти роль факту у встановленні юридичних наслідків. Вирішуючи спори в транспортній діяльності з приводу недостачі, по суті господарські суди рухаються у напрямку: 1) аналізу правової моделі обставини (правової абстракції), закріпленої в нормі права; 2) узагальнення конкретних життєвих обставин з приводу недостачі; 3) відшукування «придатної» норми права, під яку підпадає ця конкретна життєва ситуація; 4) проблемам реалізації норм господарського права та процесуального права, оскільки відповідно до ст. 34 Господарсько-процесуального кодексу України, встановлені певні обмеження щодо встановлення обставин справи, а саме: якщо вони повинні бути підтверджені певними засобами доказування відповідно до вимог законодавства, то ці обставини не можуть підтверджуватись іншими засобами доказування. Отже, механізм встановлення юридичного факту при аналізі стадії реалізації норм господарського права слід застосовувати з урахуванням особливості норм процесуального права – ст. 33, 34 Господарсько-процесуального кодексу України. Тобто, юридичний факт у господарському праві має як матеріально правовий, так і процесуальний аспект. Не відповідність процесуального аспекту фіксування факту встановленим у процесуальній нормі господарського права вимогам призводить до відсутності визнання за цим фактом статусу юридичного.

3. У господарському праві при регулюванні транспортної діяльності більшість наслідків встановлюється в результаті дії не окремих юридичних фактів, а юридичних складів (приклад – встановлення доведеної заподіяння позивачу збитків при недостачі товару при перевезенні), подальше дослідження яких у сучасній теорії господарського права може бути дуже перспективним.

¹ Про Концепцію адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Постанова Кабінету Міністрів України від 16.08.1999 року № 1496 // Офіційний вісник України. – 1999. – № 33. – Ст. 1735.

² *Несесянц В. С.* Логическое и историческое в познании государства и права. Методологические проблемы советской исторической науки. – М.: Наука, 1980. – С. 183.

³ *Исаков В. Б.* Юридические факты в советском праве. – М.: Юрид. лит., 1984. – С. 45-66.

⁴ *Реутов С. И.* Юридические факты в советском семейном праве. – Свердловск, 1989; *Реутов С. И.* Юридические факты в семейном праве: Автореф. дис...канд. юрид. наук: 12.00.03/ Моск. гос. ун-т. – М., 1976.

⁵ *Гражданское право / Под ред. М. М. Агаркова и Д. М. Генкина.* – М., 1944. Т. 1. – С. 66.

⁶ Великий енциклопедичний юридичний словник / За ред. акад. НАН України Ю. С. Шемшученка. – К.: ТОВ «Видавництво «Юридична думка», 2007 р. – 992 с.

⁷ Цивільний кодекс України від 13 березня 2003р. №1357 // Офіційний вісник України. – 2003. – № 11. – Ст. 461

⁸ Господарський кодекс України від 16 січня 2003р. №436-IV // Офіційний вісник України. – 2003. – № 11. – Ст. 462

⁹ Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 01 липня 2004 року № 1955-IV// Відомості Верховної Ради України. – 2004. – 52. – Ст. 562.

¹⁰ Єдиний державний реєстр судових рішень. — Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua>

¹¹ Про затвердження Статуту залізниць України: Постанова Кабінету Міністрів України від 06 квітня 1998 року № 457 // Офіційний вісник України. – 1998. – № 14. – Ст. 548.

¹² Інструкція про порядок приймання продукції виробничо-технічного призначення і товарів народного споживання за кількістю: Постанова Держарбітражу СРСР від 15 червня 1965 року № П-6 // Бізнес – Бухгалтерія. Право. Податки. Консультації. Збірник систематизованого законодавства. – Грудень 2006. – № 12.

¹³ Господарський процесуальний кодекс України від 06 листопада 1991 №1798-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 6. – Ст. 56.

¹⁴ Правила видачі вантажів (ст. 35, 42, 46, 47, 48, 52, 53 Статуту): Наказ Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 року № 644 // Офіційний вісник України. – 2000. – Т 48. – Ст. 2108.

Отримано 23.10.2008

Резюме

Стаття посвящена дослідженню складних юридических фактів в правовому регулюванні транспортної діяльності.

Предоставленные в статье разъяснения по поводу применения юридических фактов в правовом регулировании транспортной деятельности имеют целью помочь систематизировать и обобщить критерии установления юридических фактов по исследуемому виду деятельности, предоставить методическую помощь хозяйственному суду и юристам в применении законодательства.

Т. О. ТИМЧУК

Тетяна Олегівна Тимчук, студентка магістратури юридичного факультету Закарпатського державного університету

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТТЯ «ОСОБИСТІ НЕМАЙНОВІ ПРАВА» В ТЕОРІЇ ЦИВІЛЬНОГО ПРАВА

Актуальність цивільно-правового інституту особистих немайнових прав полягає в тому, що в сучасних умовах розбудови в Україні правової соціальної держави та у зв'язку зі здійсненням реформи цивільного законодавства проблема особистих немайнових прав є однією з найбільш важливих та актуальних у сучасній цивілістиці.

Питання особистих немайнових прав розглядалися у наукових працях відомих українських та зарубіжних вчених-цивілістів, зокрема: С.С. Алексєєва, Н.О. Давидової, А.С. Довгерта, Л.О. Красавчикової, М.С. Малєїної, Л.В. Малюги, О.А. Підпригори, З.В. Ромовської, В.О. Ряшенцева, Р.О. Стефанчука, Т.А. Фадєєвої, Л.В. Федюк, К.А. Флейшиц, Я.М. Шевченко та ін.

Мета даної статті полягає в розкритті поняття особистих немайнових прав у контексті дослідження їх ознак.

Об'єктом дослідження є цивільно-правові відносини, які виникають у сфері здійснення та захисту особистих немайнових прав фізичних осіб.

Предметом дослідження є норми цивільного законодавства, якими закріплюються особисті немайнові права фізичних осіб, а також наукова література, публікації в періодичних виданнях.

Прийняття 16 січня 2003 р. нового ЦК України стало одним із вирішальних кроків щодо визнання та чіткого закріплення за фізичними особами низки особистих немайнових прав, а також їх реалізації та захисту. Вказані чинники і зумовлюють актуальність дослідження цієї проблеми.

Відтепер у зв'язку з прийняттям Конституції України і нового Цивільного кодексу України до предмета регулювання цивільного права входить широке коло особистих немайнових відносин, не пов'язаних із майновими. Це ставить нові завдання перед цивілістичною наукою, а саме: дослідити сутність особистих немайнових прав, виявити їх ознаки, особливості виникнення та здійснення.

Включення у Цивільному кодексі України книги другої, що містить норми, присвячені особистим немайновим правам фізичних осіб, одразу після загальних положень цього кодексу ще раз підкреслює намір України гармонізувати своє законодавство до загальноєвропейських стандартів, основні з яких містяться в Загальній декларації прав людини (1948 р.), Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод (1950 р.), Міжнародному пакті про громадянські та політичні права (1966 р.), Міжнародному пакті про економічні, соціальні та культурні права (1966 р.).

У ст. 1 Цивільного кодексу України передбачено, що цивільним законодавством регулюються особисті немайнові та майнові відносини (цивільні відносини). Ці положен-