

розповсюдження щодо будь-якого результату інтелектуальної діяльності чи засобу індивідуалізації учасників товарного обігу, товарів і послуг або суспільні відносини у сфері реалізації зазначених прав відносно об'єктів авторських та/або суміжних прав. Від об'єкта контрафакції слід відрізнити предмет контрафакції, яким можуть бути будь-які матеріальні носії (у тому числі етикетки й упаковки товарів), що містять відповідні об'єкти права інтелектуальної власності (торговельні марки, географічні зазначення, об'єкти патентного права та ін.), права на які порушено. Крім того, до предмета контрафакції входять оригінальні примірники творів, фонограм, відеограм тощо, які були використані для виготовлення контрафактної продукції.

У подальшому перспективним вважаємо проведення дослідження окремих видів контрафакції залежно від об'єкта посягання.

ЛІТЕРАТУРА

1. "Piracy" and "anti-piracy": A brief history from the Dark Ages to the Early Modern era [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.qwghlm.co.uk/2009/12/04/piracy-and-anti-piracy-a-brief-history-from-the-dark-ages-to-the-early-modern-era/>.
2. Лессиг Л. Свободная культура. Как медиаконцерны используют технологии и законы для того, чтобы душить культуру и контролировать творчество / Лессиг Лоуренс / [пер. с англ. Ольга Данилова]. – М.: Прагматика Культуры, 2007. – 272 с.
3. Merriam-Webster Dictionary Online [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.merriam-webster.com/dictionary/counterfeit>.
4. Пирогова В. Контрафакт и пиратство: вопросы теории и практики / В. Пирогова // Интеллектуальная собственность. Авторское право и смежные права. – 2010. – № 12. – С. 12-20.
5. Саватье Р. Теория обязательств. Юридический и экономический очерк: перевод с французского / Рене Саватье / [пер. Р.О. Халфиной]. – М.: Прогресс, 1972. – 440 с.
6. Люблинский В.С. На заре книгопечатания: пособие для учителей / В.С. Люблинский. – Л.: Учпедгиз, 1959. – 160 с.
7. TRIPS: Agreement on Trade-related Aspects of Intellectual Property Rights [Електронний ресурс]: World Trade Organization, the 15th April 1994. – Режим доступу: http://www.wto.org/english/tratop_e/trips_e/t_agm2_e.htm.
8. Кристи Э. Добровольные механизмы урегулирования споров в области ИС [Електронний ресурс] / Эндрю Кристи / Восьмая сессия Консультативного комитета по защите прав ВОИС, Женева, 19–20 дек. 2012 г. – Режим доступу: http://www.wipo.int/edocs/mdocs/enforcement/ru/wipo_ace_8/wipo_ace_8_10.doc.
9. Интеллектуальна власність: рекомендації для бізнесу [Електронний ресурс]: опубліковано в бер. 2011 р. Міжнародною торговою палатою. – Режим доступу: http://bascap.com.ua/images/PDF/ip_guidelines_ukr.pdf.

УДК 341.241.8: 347.465

ПРАВОВА ПРИРОДА ДОГОВОРУ МІЖНАРОДНОГО КОМБІНОВАНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ

Волкова А.В., здобувач

Запорізький національний університет

Розглянуто та проаналізовано правову природу договору міжнародного комбінованого перевезення вантажів. Досліджено понятійний апарат та визначено суб'єктний склад договору міжнародного

комбінованого перевезення вантажів. Зроблено висновки щодо перспективності використання існуючої правової бази для розвитку правовідносин суб'єктів господарювання в цій сфері.

Ключові слова: договір, суб'єктний склад, комбіноване перевезення, вантаж.

Волкова А.В. ПРАВОВАЯ ПРИРОДА ДОГОВОРА МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ / Запорожский национальный университет, Украина

Рассмотрена и проанализирована правовая природа договора международных комбинированных перевозок грузов. Исследован понятийный аппарат и определен субъектный состав договора международных комбинированных перевозок грузов. Сделаны выводы о перспективности использования существующей правовой базы для развития правоотношений хозяйствующих субъектов в данной сфере.

Ключевые слова: договор, субъектный состав, комбинированная перевозка, груз.

Volkova A.V. LEGISLATIVE BACKGROUND OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL MULTIMODAL TRANSPORT OF GOODS / Zaporizhzhya national university, Ukraine

The legislative background of the convention on international multimodal transport of goods is explored and analyzed. The conceptual framework and subject structure of the convention on international multimodal transport of goods is investigated. The conclusions regarding the availability of existing legislative base for development of legal relationship between business entities in this field are drawn.

Transportation process is one of the driving forces in the international trade turnover, the essence of which is viewed in transporting goods from a producer to consumer. It represents crucial/ element of vital activities in the global commerce both within the national and international scope. Stoppage in transport functioning even for a short period of time can bring forward total breakdown of our daily routine.

The last decades are characterised with steady surge of the cargo transportations capacity. Along with the other factors, this has caused significant quality changes in international transport operation and had its impact on the level of legal regulation security in transport operations, including multimodal transportation, being one of the most advanced transportation forms.

New technology advantages have allowed the international transport organisers to simulate transport processes by choosing the most appropriate cargo destination routes, transport types and traffic terminals.

The challenges emerge in the legal regulations issues of multiple transportation phases, drawing transport documents for specific route sections, defining rights and duties of co-carriers and their liability rate as to the goods owner. If, for instance, goods are being transported in a sealed container, it is virtually impossible to define the specific stage of transportation route where the goods' loss or damage occurred.

Aiming at further advancement of combined or intermodal way of transportation and the development of the global transport network in a whole, it is crucial to find the way out of the current situation. From our point of view, solution may be found in improvements, alterations and supplements to the Geneva Convention 1980, and also development and adoption of new international convention, focused on finding solutions for multimodal transport. Convention 1980, as it is at present, does not satisfy the interests of neither majority of the countries, nor requirements, imposed by present-day practice in multimodal transport.

Now, from one point, it can be seen that international multimodal transport, with its particular characteristics, has emerged into inevitable outcome of the objective integration processes in the economy in a whole and transport in particular. But, from another point of view the latter have become their integral component. The further and more in-depth development of these processes, advanced enhancement of multimodal transport set forward more demanding standards as to technological, economic and legal infrastructure. Therefore, the demand for further improvement of the international and legal regulations of multimodal transport emerges.

Key words: convention, subject structure, multimodal transport, cargo.

Політичні і економічні події, що відбуваються в нашій країні впродовж останніх двадцяти років ще довго залишаться потужним поштовхом для активізації громадської життєдіяльності в багатьох сферах у поєднанні з економічною кризою. Курс на прискорення економічного розвитку, нових форм господарювання на оновленій законодавчій базі, створення спільних підприємств, перетікання капіталу і робочої сили в межах нових незалежних держав та країн Європи потребує своєчасного перегляду товарних потоків та умов їх розповсюдження. Неминучість знищення монополізації колишньої радянської економіки, іншими словами, ліквідації державної монополії на багато видів діяльності, у тому числі і на зовнішньоекономічні зв'язки, призвела до лібералізації зовнішньоекономічної діяльності, збільшення чисельності експортерів та імпортерів, обсягів вантажоперевезень усередині країни й між Україною і зарубіжжям.

Однією з рушійних сил міжнародного торгового обігу є транспортний процес, суттю якого є переміщення товару від виробника до споживача. Це невід'ємний елемент життєдіяльності усього світового господарства, як на національному, так і на міжнародному рівнях. Припинення роботи транспорту навіть на короткий термін здатне повністю блокувати нашу життєдіяльність.

Характерним для останніх десятиліть є незмінне збільшення обсягів вантажних перевезень. Разом з іншими чинниками це стало причиною значних якісних змін у функціонуванні

міжнародного транспорту і вплинуло на рівень надійності правового регулювання транспортних операцій у тому числі і одного з прогресивних видів перевезень – комбінованого.

Комбіновані перевезення називають ще багатовидовими або мультимодальними (тобто за участю багатьох, двох і більше видів транспорту) [1]. Спочатку вони не викликали яких-небудь проблем в організаційно-правових стосунках. При їх здійсненні вантаж рухався низкою видів транспорту, і в кожному окремому випадку передача його на подальший транспортний засіб супроводжувалася випискою нового перевізного документу. Кожен етап перевезення сприймався як закінчений процес, стосунки сторін (Вантажовласника і Перевізника) в кожному випадку оформлялися самостійно і закінчувалися завершенням конкретного перевезення.

Очевидно, що з часом необхідно було удосконалити організаційну систему і правове забезпечення комбінованих перевезень.

На певному етапі цього процесу технічні можливості і оснащення, як самих засобів транспортування, так і місць перевалки перестали відповідати вимогам швидкісної безпечності і дешевої доставки вантажів одержувачам. Особливої ваги набуло питання про якість вантажних операцій. Було потрібне принципово нове рішення, і воно було знайдене передусім в укрупненні уніфікації самих вантажних місць [2].

Основне місце тут по праву належить використанню палет та контейнеризації, яка внесла суттєві зміни в розвиток транспортного процесу [3]. Окрім них, стали широко застосовуватися й інші уніфіковані, укрупнені місця – трейлери, піддони, ліхтери. Усі вищезазначені методи поєднують перевезення вантажів послідовно декількома видами транспорту.

Переваги нових технологій дозволили організаторам міжнародних вантажоперевезень моделювати транспортні процеси, вибирати вигідні маршрути прямування вантажу, види транспорту і перевалочні пункти [4].

Товари (незалежно від того, яким чином вони об'єднані у вантажне місце) при переміщенні з одного виду транспорту на інший, одночасно переміщувались в абсолютно інший правовий режим, що, зрозуміло, негативно позначалось на ефективності усього перевезення.

Виникають складнощі в питаннях правового регулювання різних етапів транспортування, оформлення перевізних документів на кожен конкретний відрізок шляху, визначення прав та обов'язків співперевізників і ступінь їх відповідальності перед вантажовласником. Так, наприклад, якщо вантажі перевозяться в запломбованому контейнері, практично неможливо визначити, на якому саме етапі транспортного шляху сталася втрата вантажу або його пошкодження [5].

Отже, складно встановити, хто з співперевізників і відповідно до яких правових норм повинен нести відповідальність перед вантажовласником.

Сформульована ціль досягається шляхом розв'язання таких завдань теоретичного та практичного спрямування:

1. Визначенням правової природи договору міжнародного комбінованого перевезення вантажів;
2. Аналізом визначення поняття договору комбінованого перевезення вантажів;
3. Встановленням особливостей правового становища учасників правовідносин з перевезення вантажів у комбінованому транспортному сполученні.

Правова регламентація відповідальності за вантаж для перевізників, що експлуатують різні види транспорту, істотним чином відрізняється як у національному законодавстві, так і в галузевих транспортних конвенціях. Не відповідає інтересам вантажовідправників практика виписки на кожну подальшу ділянку шляху нового перевізного документу.

Певні незручності витікають також з необхідності для вантажовласника укладати окремі договори перевезення з кожним перевізником, що бере участь у транспортуванні [6]. У результаті цього виникає ціла мережа різноманітних правовідносин з співперевізниками, і в разі виникнення суперечок украй складно знайти вихід з "мультимодальної плутанини", що створюється з різних (а часом і суперечливих) норм і правил.

Таким чином, технічний прогрес і інтереси раціоналізації міжнародних вантажоперевезень зробили не лише можливими, але і необхідними зміни в організаційно-правовому режимі багатовидових перевезень. Суть цих змін звелася до наступних завдань: багатовидові перевезення стали здійснюватися на основі одного договору і за допомогою єдиного перевізного документу. Вантажовласник став мати справу лише з однією особою, відповідальною за здійснення цього перевезення. Тому зупинимось на проблемі єдиного договору перевезення і єдиного перевізного документу, оскільки рішення саме цього питання стало першою реакцією юристів на виклик нових економічних реалій [7].

Організація перевезень вантажів декількома видами транспорту, здійснюваних на підставі одного договору і при допомозі єдиного перевізного документу, стала наступним етапом розвитку багатовидових сполучень [8]. Подібні перевезення, що дістали назву перевезень вантажів в прямому змішаному сполученні, або прямих змішаних перевезень (ПЗП), швидко поширилися не лише в міжнародній торгівлі, але і на внутрішніх ринках багатьох країн, зокрема в колишньому СРСР, а також між колишніми соціалістичними країнами [9].

Що стосується міжнародно-правового регулювання прямих змішаних сполучень, то до 1980 року якої-небудь спеціальної конвенції, присвяченої цим перевезенням не існувало. Тільки в 1980 році була прийнята Конвенція, покликана регулювати комбіновані перевезення є додатковим свідченням щодо специфіки цього виду сполучень [10].

Відбувся перехід перевезень за участю декількох видів транспорту з прямих змішаних перевезень у нову якість – міжнародні комбіновані перевезення (КП), а нова правова інституція почала називатися Оператором КП (ОКП) [11].

Відповідальність перед Вантажовласником за виконання зобов'язань несли усі перевізники, кожен – за свою ділянку шляху. На відміну від цього, при КП ніяких правових зв'язків між Вантажовласником і фактичними перевізниками не виникає. Вантажовласник вступає в правовідносини тільки з ОКП, який самостійно виконує заходи щодо організації транспортування і в повному обсязі несе одноосібну відповідальність [12].

Головне в усьому механізмі КП – об'єднання всіх учасників транспортного процесу в єдину систему, вирішальне, у першу чергу, завдання підвищення ефективності транспортного процесу в цілому, а не окремих перевезень, що виконуються певним видом транспорту.

Недостатній рівень розробленості в науковій літературі таких теоретичних питань, як поняття міжнародного КП і його специфіки, договір міжнародного КП і правове положення його суб'єктів, відповідальність ОКП і порядок вирішення суперечок, витікаючих з КП, найтіснішим чином пов'язаний з рівнем розробленості подібних питань в міжнародно-правових актах [13].

Женевська Конвенція 1980 р., в окремих положеннях, як установила практика, має суттєві недоліки і суперечності. Так, Конвенцією не регулюється значна частина міжнародних КП, що здійснюються за участю залізничного і автомобільного транспорту (п.4 ст. 30); не кращим чином вирішено питання про застосування за певних умов у разі суперечок норм галузевих транспортних конвенцій (ст.38); не може також розглядатися позитивно встановлена Конвенцією множинність юрисдикції (ст.26) і т.і. Проте, незважаючи на усі вади вона зіграла свою роль, оскільки самим фактом прийняття "дала міжнародно-правовий статус таким складовим частинам інституту міжнародного комбінованого транспорту, як ОКП, договір КП, документ КП, а також санкціонувала відповідальність і її обмеження, витікаючі з договору/документу КП" [10].

Отже, нині відсутній який-небудь дієвий міжнародно-правовий акт, що регламентує здійснення КП. У цих умовах комерційні підприємства, що виконують функції ОКП, використовують самостійно розроблені типові документи КП, у яких наведені певні посилання про правове регулювання кожного конкретного перевезення.

Безумовно, подібна практика не сприяє міжнародній співпраці в цій сфері. У цілях подальшого розвитку комбінованого (інтермодального) способу перевезень, і розвитку усього світового транспортного сполучення, необхідно знайти вихід з ситуації, що склалася. Вихід, на наш погляд, міг би полягати як в доопрацюванні, зміні і доповненні Женевської Конвенції 1980 р., так і в розробці і прийнятті нової міжнародної угоди, що займається вирішенням питань КП.

Конвенція 1980 р. у тому вигляді, у якому вона існує зараз, не відповідає ні інтересам більшості держав, ні вимогам, що пред'являються сучасною практикою комбінованого транспортування.

Таким чином, міжнародні КП за своєю специфікою стали, з одного боку, неминучим породженням об'єктивних інтеграційних процесів економіки в цілому і на транспорті зокрема і, з іншого боку, їх невід'ємною складовою. Подальше поглиблення цих процесів, подальший розвиток КП висувають підвищені вимоги до інфраструктури – технологічної, економічної, а також правової. Звідси виникає необхідність подальшого удосконалення міжнародно-правового регулювання комбінованих перевезень.

ЛІТЕРАТУРА

1. Аверин И. Интермодальные перевозки: реальность и цели / И. Аверин // Морской Флот. – 1990. – №9. – С. 26-27.
2. Третьяков В. Об организации системы транспортно-экспедиторского обслуживания / В. Третьяков // Хозяйство и право. – 1989. – №6. – С. 73-79.
3. Тарасов М.А. Правовое регулирование перевозок грузов в контейнерах / М.А. Тарасов // Вопросы советского транспортного права. – М.: Госюриздат, 1957. – 296 с.
4. Нікітін П.В. Стратегія логістичного управління в умовах взаємодії різних видів транспорту: автореф. дис. на здобуття наук. суп. канд. економ, наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (За видами економічної діяльності)»/ П.В. Нікітін. – К. 2010.– 20 с.
5. Кирпичников А.И. Правовое регулирование перевозок грузов в прямом смешанном сообщении / А.И. Кирпичников // Актуальные вопросы международного морского права и торгового мореплавания: сб. науч. тр. – М.: «Транспорт», 1984. – С. 26.
6. Дозорець О. Договір перевезення вантажу різними видами транспорту: правова характеристика / О. Дозорець // Підприємництво, господарство, право.– 2001. – №7. – С. 21-27.
7. Залесский В.В. Транспортные договоры / В.В. Залесский. – М.: Юринформцентр, 2001. – 312 с.
8. Асеев С.В. Коносаменты: учебное пособие / С.В. Асеев. – Горький: Изд-во Горьковского института инженеров водного транспорта, 1990. – 36 с.
9. Семенов Н.П. Правовые аспекты международных комбинированных перевозок грузов: автореф. дис. на соиск. науч. степени канд. юр. наук: спец. 12.00.07 «Административное право и процесс; финансовое право; информационное право» / Н.П. Семенов; МГУ им. М.В. Ломоносова. – М., 1983 – 23 с.
10. Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов. Женева, 24 мая 1980 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_189.
11. Авчинкин Д.В. Международные перевозки / Д.В. Авчинкин. – Мн.: Амалфея, 1999. – 303 с.
12. Егиазаров В.А. Договор перевозки / В.А. Егиазаров // Закон. – 1994. – №5. – С. 8-13.
13. Отнюкова Г. Ответственность сторон за нарушение обязательств по перевозке грузов / Г. Отнюкова // Закон. – 1994. – №5. – С. 31-35.