

За договором морського перевезення пасажирів перевізник зобов'язується перевезти пасажирів і його каютний багаж у пункт призначення, а в разі здачі пасажиром багажу – також доставити багаж в пункт призначення і видати його уповноваженій на отримання багажу особі; пасажир повинен сплатити встановлену плату за проїзд, а при здачі багажу – і плату за провезення багажу. Доказом укладення договору морського перевезення пасажирів і сплати вартості проїзду є виданий перевізником квиток. Здача перевізнику багажу засвідчується багажною квитанцією. Пасажир за договором морського перевезення підлягає обов'язковому страхуванню від нещасного випадку відповідно до законодавства України. Сплачувана пасажиром страхова премія входить у вартість квитка (ст.ст. 184, 187, 191 КТМ). Близьким до договору перевезення пасажирів є договір морського круїзу. За договором морського круїзу одна сторона – організатор круїзу зобов'язується здійснити колективну морську подорож (круїз) за певною програмою і надати учасникові круїзу всі пов'язані з цим послуги (морське перевезення, харчування, побутове та екскурсійне обслуговування тощо), а інша сторона – учасник круїзу зобов'язується сплатити за це встановлену плату. Документом, що підтверджує наявність договору морського круїзу, є іменна путівка або інший прирівняний до неї документ, виданий організатором круїзу (ст.ст. 195, 196 КТМ).

Іншими видами послуг, що здійснюються у сфері морського транспорту є: фрахтування та лізинг суден, морське буксирування, які оформляються договорами (ст.ст. 203-206 КТМ, ст.ст. 215-217 КТМ, ст.ст. 222-238 КТМ).

Окремо на морському транспорті існують такі види зобов'язань як морське страхування та іпотека (ст.ст. 239, 240, 242, 244, 245, 250, 253 КТМ та ст.ст. 364-366, 368 КТМ).

Таким чином, до зобов'язань на морському транспорті належать зобов'язання щодо перевезення вантажів, пасажирів та багажу, а також зобов'язання щодо надання інших послуг, пов'язаних із здійсненням перевезень морським транспортом.

Література

1. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 року № 176/95-ВР//Відомості Верховної Ради України.– 1995.– №47.– Ст.349.
2. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта/ Брагинский М.И., Витрянский В.В.– Кн.4.– М.: "Статут", 2003.–1161с.

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОЇ ОХОРОНИ ПРОМИСЛОВИХ ЗРАЗКІВ, ЯКІ ВТІЛЕНІ У ВИРОБАХ, ЩО Є СКЛАДОВИМИ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Правове регулювання транспортних відносин є важливою проблемою сьогодення. До системи транспортних відносин входить широке коло відносин, змістом яких є транспортна діяльність, зокрема, окрім перевезень до них належать допоміжні транспортні відносини та самостійні майнові відносини на транспорті. Предметом транспортної діяльності є надання послуг та виконання робіт щодо перевезення пасажирів, вантажу, багажу з комерційною метою; виконання різноманітних інших функцій з використанням транспортних засобів; технічна експлуатація та ремонт; некомерційні перевезення, в тому числі експлуатація транспортних засобів в особистих цілях [3, С.16]. Але не всі правовідносини, пов'язані із транспортом, належать до транспортних правовідносин. Певну специфіку мають, зокрема, відносини щодо ремонту транспортних засобів, трудові правовідносини у даній сфері тощо. В даній публікації піднімається актуальне питання про охорону прав на промисловий зразок, втілений у виробі, який є складовою частиною транспортного засобу, у ЄС, що становить сферу відносин щодо охорони інтелектуальної власності, але має великий вплив на розвиток ринку транспортних засобів.

Відповідно до статті 3 (3) Директиви №98/71/ЄС та статті 4 (2), (3) Регламенту №6/2002, промисловий зразок, втілений у виробі, який являє собою частину складного виробу, є охороноздатним, лише якщо така частина залишається видимою в процесі звичайного використання складного виробу та якщо видимі риси цього виробу самі задовольняють вимоги новизни та індивідуального характеру. При цьому "звичайне використання" означає використання кінцевим користувачем, що не включає технічне та сервісне обслуговування та ремонт.

Відповідно до статті 110 Регламенту №6/2002 охорона не надається промисловим зразкам компонентів складних виробів, що використовуються у значенні статті 19 (1) Регламенту, з метою ремонту такого складного виробу для відновлення його первісного зовнішнього вигляду.

Відповідно до статті 14 Директиви №98/71/ЄС зміни до норм щодо використання промислового зразка запасної частини, що використовується для ремонту складного виробу з метою відновлення його первісного зовнішнього вигляду, та запровадження змін до зазначених норм держав-членів можливе лише тоді, якщо вони мають на меті лібералізацію ринку цих компонентів. Відповідно до статті 18 Директиви 98/71/ЄС Європейською комісією було розроблено Пропозиції щодо доповнення Директиви із цього питання [7; 8] з метою захисту інтересів споживачів і для забезпечення вибору між конкуруючими запасними частинами, врахування інтересів незалежних виробників запасних частин, з метою зробити ринок ЄС більш відкритим у цьому сегменті та сприяти створенню робочих місць. Пропозиції передбачають внесення змін до статті 14 Директиви про те, що охорона не надається промисловим зразкам компонентів складних виробів, що використовуються у значенні статті 12 (1) Директиви, з метою ремонту такого складного виробу для відновлення його первісного зовнішнього вигляду [8]. Тобто, запропоновані зміни до статті 14 Директиви, визначають вимоги до запасних частин такими ж, як у Регламенті про промислові зразки Спільноти. Зазначені Пропозиції стосуються лише запасних частин, що використовується на вторинному ринку, охороняються промисловим зразком і є видимими. Дані Пропозиції мають найбільше значення для автомобільного сектору, проте також вплинуть на розвиток ринку побутових електроприладів, мотоциклів, годинників тощо.

Зазначені Пропозиції були піддані критиці у деяких дослідженнях, при цьому автор обґрунтовує свою точку зору тим, що запропоновані зміни порушують вимоги пункту 2 статті 26 Угоди ТРІПС і перешкоджають здійсненню права на промисловий зразок [5].

Слід зазначити, що деякі країни (Бельгія, Угорщина, Ірландія, Італія, Латвія, Люксембург, Нідерланди, Іспанія, Великобританія) лібералізували ринок запасних частин, передбачивши охорону промисловим зразком нових частин, проте залишаючи можливість використовувати запасні частини, вироблені іншими виробниками, для ремонту або заміни на вторинному ринку. Греція передбачала аналогічну умову, поєднану із п'ятирічним терміном охорони та принципом справедливої винагороди [8, С.4].

Зокрема, у Законі Великобританії про зареєстровані промислові зразки 1949 року у пункті 5 статті 7А міститься схожа до вищенаведеної норма, що право на зареєстрований промисловий зразок компоненту складного виробу, що може бути використаний з метою ремонту такого складного виробу для відновлення його первісного зовнішнього вигля-

ду, не порушується використанням для такої мети будь-якого промислового зразка, який охороняється на підставі реєстрації.

Вищезазначені Пропозиції спрямовані на гармонізацію національних систем охорони промислових зразків складових частин складних виробів в усіх державах-членах ЄС та завершення формування внутрішнього ринку, а також їх узгодження із нормами щодо охорони промислового зразка Спільноти.

Парламент ЄС 12 грудня 2007 року прийняв у першому читанні вищенаведені Пропозиції до Директиви 98/71/ЄС із певними поправками. Зокрема, Парламент схвалив поправку, що споживачі мають бути належним чином повідомлені про походження виробу, який використовується для ремонту, за допомогою засобів індивідуалізації, таких як торговельна марка або фірмове найменування, або у іншій належній формі, для того, щоб споживачі могли зробити свідомий вибір між конкуруючими виробами, запропонованими для використання з метою ремонту [4; 6].

У майбутньому може виникнути необхідність узгодження законодавства України із вищенаведеними нормами.

Література

1. Директива 98/71/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 13 жовтня 1998 року про правову охорону промислових зразків.
2. Регламент Ради (ЄС) № 6/2002 від 12 грудня 2001 року про промислові зразки Спільноти.
3. Спирин И. В. Транспортное право.– М.: Транспорт, 2001.– 304 с.
4. European Parliament legislative resolution of 12 December 2007 on the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 98/71/EC on the legal protection of designs (COM (2004)0582 – C6-0119/2004 – 2004/0203(COD)) [Electronic resource].– Mode of access: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&reference=P6-TA-2007-0609&language=EN&ring=A6-2007-0453>.
5. Joseph Straus. Design protection for spare parts gone in Europe? Proposed changes to the EC Directive: The Commission's Mandate and its doubtful execution// European Intellectual Property Review.– 2005.– 27(11).– 391-404.
6. Position of the European Parliament adopted at first reading on 12 December 2007 with a view to the adoption of Directive 2008/.../EC of the European Parliament and of the Council amending Directive 98/71/EC on the legal protection of designs P6_TC1-COD(2004)0203 [Electronic resource].– Mode of access: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&reference=P6-TA-2007-0609&language=EN&ring=A6-2007-0453>.

7. Proposal for the Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 98/71/EC on the legal protection of designs – Extended impact assessment. Commission staff working document, 14.09.2004, SEC (2004) 1097 [Electronic resource].– Mode of access: http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=en&DosId=191717.

8. Proposal for the Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 98/71/EC on the legal protection of designs, 14.09.2004, COM (2004) 0582 final. Explanatory Memorandum [Electronic resource].– Mode of access: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52004PC0582:EN:HTML>.

УДК 347.463

Самойленко Г.В.

к.ю.н., доцент

Запорізький національний університет, м. Запоріжжя, Україна

ДО ПИТАННЯ ПРАВОВОЇ ПРИРОДИ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА

В юридичній літературі дослідженню перевезень вже приділено значної уваги науковців, проте, що стосується сфери пасажирських перевезень наразі в Україні є роботи, присвячені цивільно-правовому регулюванню перевезень таксі [1] та договірному регулюванню перевезень пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні [2]. Проте, комплексного дослідження, присвяченого договірному регулюванню перевезень пасажирів в Україні немає.

Поняття договору перевезення пасажирів та багажу, його основні положення закріплено в ст. 910 ЦК України, відповідно до якої за договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здавання багажу – також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу – також за його перевезення.

В дисертаційному дослідженні Мінченка А.О. визначено договір перевезення пасажирів залізничним транспортом як двосторонній правовий, оплатний, консенсуальний, предметом якого є послуга. Договір є публічним договором про приєднання [2, с. 9]. Приблизно таку ж характеристику знаходимо в праці Нечипуренка О.М. [1, с. 7].

Що стосується з'ясування правової природи, в працях науковців об-

стоюються позиції щодо віднесення перевезень до договорів послуг, хоча це є умовним, оскільки такі послуги, у результаті яких кінцевий результат пов'язується зі зміною стану речей, займають проміжне місце між роботами та послугами [3, с. 66].

Дана позиція була вироблена специфікою транспортних правовідносин, оскільки транспорт не створює будь-яких нових матеріальних цінностей, а лише забезпечує переміщення в просторі. Ця діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів є настільки специфічною, що потребує особливого правового визначення, яке суттєво відрізняється від інших відносин. Це призвело до самостійного регулювання самостійного типу правовідносин, внаслідок чого в ЦК УРСР перевезення було виділено в окрему главу (Глава 30), а в ЦК України 2004 р. в главу 64 (Договір перевезення).

Попри усталене сприйняття характеристики окремих видів договорів за певною класифікаційною схемою, варто наголосити на наявності в доктрині змішування характеристики (встановлення властивостей договору) та його видизації (поділ на типи та види). При цьому характеристика договорів у більшій чи меншій мірі притаманні всім договорам і вона відображає властивості договорів – мінову характеристику (оплатність чи безоплатність); кореспондованість суб'єктивних прав та юридичних обов'язків сторін (односторонність, двох сторонність чи багатосторонність); момент укладання (реальні чи консенсуальні); спосіб виникнення зобов'язань через категорії публічний договір (ст.633 ЦК), договір приєднання (ст.634 ЦК); попередній договір (ст.635 ЦК); за предметом – речовий та зобов'язальний договори.

Наведений критерій не дає уяву про його правову природу. Нам пасує характеристика, запропонована Л. К. Веретельник, що має дворівневу типологічну систему й класифікацію договорів (перший рівень відображає характеристику договору з позиції загальних положень про договір; другий базується на правовій природі договору, його меті та місці в системі договірних прав) [4, с. 6]. Правова природа договору перевезення пасажирів відповідно до мети пов'язана з питанням задоволення людських потреб в організації перевезень, оскільки в основі відносин приватних осіб завжди лежать їх потреби.

С. М. Бервено за сферою застосування, чи за предметом виділив два типи договорів – майнові та організаційні, виходячи з видів цивільних правовідносин [5, с. 226]. О. С. Йоффе та Є. О. Суханов обґрунтовували виключно майновий характер зобов'язання, оскільки зобов'язаннями називаються лише такі правовідносини, які полягають в обов'язку боржника виконати на користь кредитора певну дію, що має майнову цінність