

отрасли, а искать наиболее оптимальное их соотношение. Нельзя определить главенствующую отрасль права, но следует признать, что публичное право в большой степени базируется на частном, а не наоборот, так как частное право направлено на удовлетворение интересов гражданина, а интересы всех граждан в совокупности дают основу для формирования норм публичного права.

Т. А. Сугаева

*кандидат юридических наук, доцент
БГЭУ (Минск)*

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ МЕТОДОВ ТРАНСПОРТНОГО И ЦИВИЛИСТИЧЕСКОГО ПРОЦЕССУАЛЬНОГО ПРАВА

В аспекте типов правового регулирования транспортное и цивилистическое процессуальное право использует диспозитивные и императивные способы.

Диспозитивность предполагает, что возникновение и динамика процесса в отношении транспортного права, законного интереса зависят от волеизъявления управомоченного субъекта. Отдельные вариации судопроизводства допускаются в отношении гражданских прав в сфере транспортной деятельности (примирительная процедура, медиация, мировое соглашение). Природа дел, базирующихся на принципах равенства и автономии воли субъектов, обуславливает возможность свободного распоряжения правами, составляющими их предмет, посредством примирительных процедур, отказа от иска, его признания, изменения предмета или основания иска, увеличения или уменьшения размера исковых требований. Возможность реализации родственных, соответствующих природе правового конфликта и дифференцированному судопроизводству институтов существует в отношении дел, возникающих из публичных правоотношений в сфере транспортной деятельности (отказ от требования, его признание и др.).

В правовом регулировании цивилистического процесса по транспортным делам диспозитивность имеет ограничения, выраженные в: невозможности изменения исключительной подсудности исков о правах на морские и воздушные суда, суда внутреннего плавания, а также к перевозчику, вытекающих из договоров перевозки грузов, пассажиров и их багажа; необходимости представления допустимых в узком смысле, предусмотренных транспортным законодательством доказательств; формализации легитимированного состава сторон споров; необходимости соблюдения специального претензионного порядка урегулирования конфликтов по искам к перевозчику как условия реализации права на иск; непременностью наступления срока для предъявления исков к перевозчику. Данные условия в буквальном смысле ограничивают свободу стороны, считающей свои права нарушенными, предъявить иск к любому лицу, которое она считает нарушившим право, непосредственно после его нарушения или с учетом общих требований о претензионном порядке или медиации, предусмотренных для урегулирования конфликтов юридических лиц и (или) индивидуальных предпринимателей; доказывать обстоятельства любыми имеющимися отношение к делу доказательствами с учетом требований об их допустимости в широком смысле.

Императивность метода цивилистического процессуального права в сфере транспортного права проявляется главным образом в постановлениях суда.

Транспортному и цивилистическому процессуальному праву имманентно межотраслевое воздействие. Его существование обуславливается разнообразием связей в сфере транспортной деятельности; сплетением процессуальных отношений по рассмотрению юридических конфликтов с материальными отношениями, из которых они возникают, а также с взаимосвязанными иными (налоговыми и пр.). Содержание способов в части регулирования особенностей рассмотрения и разрешения транспортно-правовых споров у обеих отраслей права совпадает, что является следствием присущей им комплексности.

Взаимодействие методов транспортного и цивилистического процессуального права характеризуется общими признаками, выраженными главным образом в том, что транспортное право, законный интерес как предмет защиты являются стимулом для возникновения

и развития судебного процесса, осуществления распорядительных действий сторон и могут быть реализованы в принудительном порядке на основе судебного постановления; специфическими чертами, проявляющимися в ограничении диспозитивного цивилистического процессуального регулирования под воздействием норм транспортного права, межотраслевым воздействием и совпадении ряда приемов регулирования рассмотрения и разрешения транспортно-правовых споров.

Л. П. Станишевская
кандидат исторических наук
БГЭУ (Минск)

К ВОПРОСУ О ТОВАРНЫХ ЗНАКАХ КНР

Мировым лидером в регистрации товарных знаков (далее – ТЗ) в настоящее время является КНР. Из 58,2 млн ТЗ, действующих в мире, более 25 млн принадлежит Китаю. Сегодня Китай является одним из главных внешнеэкономических партнеров Беларуси в Азии. 31 августа 2015 г. Президент Республики Беларусь подписал Директиву № 5 «О развитии двусторонних отношений Республики Беларусь с Китайской Народной Республикой». В сентябре 2016 г. вступил в силу Договор о дружбе и сотрудничестве между нашими государствами. Следствием этого явилось бурное белорусско-китайское сотрудничество в области экономики, торговли, инвестиций. 15 ноября 2023 г. принимается Указ № 356 «О проекте международного договора о торговле услугами и осуществлении инвестиций».

Для экспортно ориентированной экономики Беларуси чрезвычайно актуальным выступает продвижение наших товаров на китайский рынок. Однако «наличие белорусских брендов на китайском рынке скорее исключение, чем правило» [1, с. 262]. Этому есть ряд причин.

Несмотря на то, что КНР является членом ВТО и международная регистрация осуществляется в соответствии с Мадридским соглашением и Протоколом к нему, проблема защиты ТЗ остается в Китае «неприемлемо сложной» [2]. Китай оставил за собой право решать вопрос о действии ТЗ в пределах своей территории. Это приводит к тому, что в течение года и более (с момента подачи международной заявки и до принятия решения о регистрации) ТЗ не предоставляется правовая защита. В таких условиях более привлекательной выступает не международная, а национальная регистрация, поскольку она предоставляет защиту ТЗ с момента подачи заявки. При международной регистрации знака его владельцу вменяется в обязанность также подача заявления для проведения процедуры его признания в Управление по товарным знакам КНР.

Помимо Ниццкой классификации знаков (45 классов товаров и услуг), в КНР применяется сложная система подклассов, малознакомая иностранным заявителям, на которую прежде всего ориентируются китайские эксперты.

В отличие от белорусского законодательства, согласно ст. 8 Закона «О товарных знаках КНР» (далее – Закон КНР) в качестве ТЗ в Китае может быть зарегистрировано любое обозначение, позволяющее различать между собой товары и услуги разных юридических и физических лиц, в том числе нетрадиционные ТЗ.

Камнем преткновения выступают разные принципы приоритета. Так, в Китае (ст. 31 Закона КНР) в отношении ТЗ действует принцип приоритета заявки, а не приоритета использования. Податель первой заявки на регистрацию ТЗ получает исключительное право на ТЗ. Поскольку при регистрации знака не требуются документы, подтверждающие его фактическое использование, нередки случаи, когда заявку подает лицо, которому ТЗ не принадлежит, либо когда китайский партнер иностранной компании регистрирует ТЗ только на свое имя, чем нарушает права иностранной компании.

Минимизировать риски, связанные с недобросовестной регистрацией ТЗ со стороны третьих лиц, помогает его регистрация в иероглифическом написании. Однако и здесь заявителя подстерегает опасность, так как существуют различные варианты перевода (фонетическая, звуковая аналогия, аналогия значения или сочетание этих подходов).