ввезенные извне, где применяется международный принцип исчерпания. В США, как и в Китае, параллельный импорт разрешен, но со строгим соблюдением условий, связанных с защитой прав интеллектуальной собственности, а также экологическими стандартами. В результате именно от качества юридической помощи не в последнюю очередь завесят итоги трансграничных операций.

С учетом изложенного отметим, что рассматриваемое сложное явление требует тщательного правового регулирования для балансирования интересов правообладателей и потребителей. Опыт ближнего зарубежья показывает, что параллельный импорт может быть эффективным инструментом для решения экономических проблем, но его применение должно быть строго контролируемым для предотвращения нарушений прав интеллектуальной собственности. Важно разработать и внедрить эффективные механизмы контроля качества ввезенных товаров и обеспечить прозрачность в процессе параллельного импорта.

Для дальнейшего развития параллельного импорта необходимо дальнейшее развитие законодательства, чтобы найти баланс между интересами всех участников рынка. Это позволит использовать параллельный импорт как инструмент повышения конкурентоспособности и доступности товаров, при этом защищая права интеллектуальной собственности и предотвращая распространение контрафактной продукции.

Tatyana Narmuradovna Khalbaeva
Associate Professor of the Department of Civil Law and Procedure of the Volga Region Institute (branch) of the All-Russian State University of Justice (RLA of the Ministry of Justice of Russia), Candidate of Legal Sciences, Docent

Татьяна Нармурадовна Халбаева
Доцент кафедры гражданского права и процесса Поволжского института (филиала) ВГУЮ (РПА Минюста России), кандидат юридических наук, доцент
E-mail: halbaevat@mail.ru

Актуальные проблемы транспортной отрасли

Current Issues in the Transport Industry

Согласно пункту 4 ст. 4 Федерального закона от 30.06.2003 № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» при приеме груза экспедитор обязан проверить информацию об условиях перевозки груза и иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором своих обязанностей. По смыслу ч. 4 ст. 8 Федерального закона от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (далее – Устав автомобильного транспорта) лицо, выступающее грузоотправителем (экспедитор или клиент), несет риски, связанные с отсутствием у перевозчика документов, необходимых для беспрепятственного осуществления перевозки груза, в том числе документов, предусмотренных санитарными, таможенными, карантинными и иными правилами в соответствии с законодательством РФ. Проверка правильности и полноты этих документов не является обязанностью перевозчика. По общему правилу грузоотправитель обязан возместить перевозчику убытки, в том числе суммы, выплаченные перевозчиком иным лицам в связи с отсутствием, недостоверностью или неполнотой указанных документов.

При приеме груза экспедитор обязан проверить достоверность представленных клиентом документов, которые нужны для исполнения экспедитором его обязанностей, их комплектность и соответствие сведений, указанных в документах, условиям перевозки. Таким образом, при заключении грузоотправителем договора транспортной экспедиции, предполагающего проверку указанных документов экспедитором, ответственность перед грузоотправителем за вред, возникший в связи с отсутствием или неполнотой документации, несет экспедитор.

Пленум Верховного Суда РФ обратил внимание на то, что при квалификации правоотношения участников спора необходимо исходить из признаков договора, предусмотренных главами 40, 41 Гражданского кодекса РФ, независимо от наименования договора, названия его сторон и т. п. Согласование сторонами договора ответственности экспедитора в качестве договорного перевозчика может подтверждаться, в частности, тем, что по условиям договора

клиент не выбирает кандидатуры конкретных перевозчиков. Экспедитор, заключивший договор перевозки от своего имени, в случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения перевозчиком обязанностей по договору, обязан по требованию клиента уступить ему права по договору перевозки с целью предъявления перевозчику требования о возмещении убытков (п. 2 ст. 993, п. 1 ст. 6 Гражданского кодекса РФ). Пленум напомнил о ничтожности условий договора транспортной экспедиции в случае, если эти условия содержат ограничение ответственности экспедитора по сравнению с тем, как его ответственность определена в законе.

Таким образом, действующие правила рассмотрения споров из договоров автомобильной перевозки в части обязанности соблюдения досудебного претензионного порядка следует признать устаревшими. Такой порядок не применяется в практике международных автомобильных грузовых перевозок. Поэтому положения в п. 2 ст. 39 Устава автомобильного транспорта требуют упразднения.

Liliya Gennadievna Shcherbakova
Associate Professor of the department of Arbitration Procedure, Advocacy and Notary of the Saratov State Law Academy, Associate Professor of the department of Civil Law and Procedure of the Volga Region Institute (branch) of the All-Russian State University of Justice (RLA of the Ministry of Justice of the Russian Federation), Candidate of Legal sciences, Docent

Лилия Геннадиевна Щербакова
Доцент кафедры арбитражного процесса, адвокатуры и нотариата Саратовской государственной юридической академии, доцент кафедры гражданского права и процесса Поволжского института (филиала) ВГУЮ (РПА Минюста РФ), кандидат юридических наук, доцент
E-mail: lilia2107@mail.ru

Арбитражные разногласия в договорах перевозки: особенности разрешения споров, связанных с автомобильным и железнодорожным транспортом

Arbitration Disputes in Transportation Contracts: Peculiarities of Resolving Disputes Related to Automobile and Rail Transport

Договором перевозки в соответствии со ст. 785 ГК РФ именуется соглашение, в рамках которого перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Транспортная отрасль включает в себя автомобильный, железнодорожный, морской и воздушный транспорт. Каждый вид транспорта имеет специфические черты, которые существенно влияют на процесс урегулирования споров, возникающих из договоров перевозки грузов или пассажиров. Например, арбитраж в споре, связанном с автомобильной перевозкой, будет отличаться от арбитража по спору, возникшему в ходе морской перевозки, из-за различий в законодательстве. Это связано с разными условиями договоров, особенностями транспортной инфраструктуры, рисками, присущими каждому виду транспорта (например, риск повреждения груза при автомобильной перевозке отличается от риска кораблекрушения в морской перевозке), а также различными способами фиксации информации о перевозке. Таким образом, специфика каждого вида транспорта требует индивидуального подхода к разрешению арбитражных споров, связанных с исполнением договоров перевозки. Международные перевозки добавляют сложности, вводя в действие международные конвенции и нормы права различных стран.

Автомобильные перевозки являются самым распространенным видом перевозок, поскольку отличаются высокой гибкостью и возможностью быстрой доставки, но из-за интенсивного трафика и различных непредвиденных обстоятельств (погода, состояние техники) часто возникают проблемы. Основные разногласия между сторонами связаны с повреждением, утратой или ненадлежащим качеством доставленного груза. Для разрешения таких споров обращаются в арбитражные суды. При этом суд руководствуется специальными правилами, в частности,