

і використанням об'єкта права інтелектуальної власності, договору про передачу виключних прав інтелектуальної власності.

Обов'язковою державній реєстрації підлягає факт передавання виключних майнових прав інтелектуальної власності, що передбачений договором про передачу виключних майнових прав інтелектуальної власності.

Державний реєстр патентів України на винаходи або корисні моделі здійснює Державний департамент з інтелектуальної власності при Міністерстві освіти і науки України.

Відповідно ст. 20 Закону України "Про охорону прав на винаходи і корисні моделі", реєстрація патенту відбувається одночасно з публікацією відомостей про видачу на винахід (корисну модель), для чого вносяться до реєстру відповідні відомості. Форма реєстру та порядок його ведення визначаються Держдепартаментом інтелектуальної власності. Після внесення до реєстру відомостей будь-яка особа має право ознайомитися з ними.

Видача патенту здійснюється в місячний строк після державної реєстрації.

Патент видається особі, яка має право на його одержання. Якщо право на одержання патенту мають кілька осіб, їм видається один патент.

Форму патенту і зміст зазначених у ньому відомостей визначає Державний департамент інтелектуальної власності.

Література

1. Цивільний кодекс України, прийнятий 16.01.2003 р. – К.: Видавничий Дім "Ін Юре", 2007. – 321-325 с.
2. Судова практика. Захист прав інтелектуальної власності. – К.: Видавничий Дім "Ін Юре", 2004. – 114-377 с.
3. Судова практика у справах господарського судочинства. Справи пов'язані із захистом права інтелектуальної власності. (2004 – 2006 рр.). – К.: Юрисконсульт, КНТ, 2007. – 475 с.
4. Капіца Ю.М. "Проблеми охорони інтелектуальної власності в Україні": Цивілістичні читання з проблем права інтелектуальної власності, присв. пам'яті проф. О.А. Підпригори: Зб. наук. доп. та ст. – К., 2008. – 43 с.

УДК 347.23:347.214.1:629.33(091)

С.В. Резніченко

ПРАВО ВЛАСНОСТІ НА АВТОМОБІЛЬ (ПОЧАТОК ХХ СТОЛІТТЯ)

Право приватної власності на автомобіль та механізм його реалізації пройшли складний розвиток і відображали його роль та значення в суспільстві. Воно еволюціонувало від визначення авто як предмета розкоші та свідчення належності до елітарної частини суспільства до усвідомлення та закріплення розуміння його як предмета життєвої необхідності. Він фактично став відображенням соціального становища людини в суспільстві.

Науковий аналіз проблеми автомобіля як об'єкта права власності й відповідних характеристик правосуб'єктності тих чи інших юридичних та фізичних осіб

щодо нього неможливо здійснити, не відштовхуючись від загальноконцептуального розгляду тенденцій розвитку інституту приватної власності. Зміст та форми правового закріплення і регулювання цього інституту доцільно розглянути в аспекті підходів як правової, так і філософської науки. Екскурс у гносеологію розвитку права приватної власності та історичний його зріз свідчать, що право приватної власності на автомобіль, як і право власності взагалі, має своє економічне, соціальне підґрунтя та політичне забарвлення. Воно підкреслене об'єктивним та суб'єктивним процесам розвитку суспільства, особливостям розуміння ролі та місця людини в ньому тощо.

Приватна власність протягом тривалого часу ставала центром протистояння власника як носія абсолютних прав та інших зацікавлених у привласненні чи отриманні вигоди осіб як приватного, так і публічного права. Економічне протистояння переростало в боротьбу, що безумовно відображалось у політиці, а потім і в праві. Наприклад, власність у дореволюційній Росії розглядалась як “крупнейший шаг человеческой жизни, видимый узел, в который как-то вместились и с которым как-то связываются чуть ли не все проявления человеческой жизни” [1, с. 184], “краеугольный камень всего гражданского порядка”. Власність нерозривно пов'язана з поняттям батьківщини, вітчизни. “Без собственности, разлитой в народных массах, собственности, ощущение которой перешло, как бы сказать, в их плоть и кровь, у них не может быть ни отечества, ни крыши, под которой они могут всегда укрыться и который они готовы защищать до последнего, ни ощущения этого отечества, или того, что мы называем великим именем патриотизма” [2, с. 267]. Відомий російський релігійний філософ М.О. Бердяєв відмічав, що власність за своєю природою є більш духовне начало, ніж матеріальне, і передбачає не тільки споживання матеріальних благ, а більш стійку та надійну основу, духовне життя особистості в сім'ї, оскільки вона пов'язана з метафізичною природою особистості, її внутрішнім правом здійснювати акти [3, с. 303-304]. Внаслідок цього не можна не погодитись із сьогоденніми дослідниками російської філософської та правової думки, та й не тільки з ними, у тому, що тільки в тій країні, де поважається та є недоторканою власність, може бути спокійним і громадянин [4, с. 21], тільки тоді він зможе повною мірою та за своїм наміром здійснювати власні права, одержувати своєчасну повну та ефективну допомогу з боку держави в захисті його порушених прав та законних інтересів, може повною мірою здійснювати свої природні права. Ніякі мотиви, ніякі дії щодо обмеження цих прав з боку інших осіб чи з боку держави не повинні існувати, а якщо і виникає в цьому необхідність – то лише в межах закону та на підставі рішення суду.

Зрозуміло, що перевага в регулюванні цих відносин повинна віддаватися приватному праву, яке й зорієнтовано на задоволення потреб людини згідно з її інтересами та уподобаннями. Чи не тому Я.М. Шевченко підкреслила: “Если мы хотим возвысить интересы человека, нужно обратиться к развитию частного права, в котором гражданское право представляет сердцевину” [5, с. 12].

Визначні російські вчені-юристи Г.Ф. Шершеневич [6, с. 137], І.О. Покровський [7, с. 36], К.П. Победоносцев [8, с. 4] в основному розглядали право

приватної власності в контексті його класичного розуміння римськими юристами через тріаду правочинів власника, яку вперше запропонував у Російській імперії М.М. Сперанський і яка знайшла своє відображення у ст. 420 1 тому X “Зводу законів Російської імперії” [9, с. 105]. Вони також підкреслювали його абсолютний характер, необмеженість і незв’язаність нічиїми іншими правами, можливість на свій розсуд здійснювати свої права, у тому числі й через укладення договорів. Разом з тим стосовно деяких об’єктів права приватної власності є певні особливості, що пов’язані із самим об’єктом. Ці особливості відображаються у спеціальному законодавстві.

Поява автомобіля як об’єкта права власності викликала питання про необхідність цивільно-правової регламентації відносин стосовно нього як через визначення його особливостей та вимог до нього, підстав та засобу придбання прав, так і наслідків невиконання чи неналежного виконання обов’язків. Разом з тим автомобіль став розглядатись не тільки як дивина – фурор, але і як об’єкт права власності.

Загальновідомо, що три речі роблять громадянина будь-якої країни світу багатим: будинок, земля і автомобіль, який, як відомо, не розкіш, а засіб пересування.

До 1917 р. в Україні у приватній власності, за різними, дуже й дуже приблизними даними, знаходилось близько 1500 автомобілів, та й реєстрація їх не проводилась. Правочини з ними (а це був договір купівлі-продажу) учинялись за загальними правилами. Після 1917 р. починається формування права власності, у тому числі на автомобіль на основі пріоритету не прав людини, а прав держави в особі її уповноважених органів. Вже 20 серпня 1918 р. прийнято декрет Раднаркому РСФРР “Про відміну права приватної власності на нерухомість у містах” [10], який був спрямований на примусове безоплатне вилучення нерухомості з приватної власності й передачу її до державної власності [11, с. 18]. Враховуючи потреби військових та цивільних властей, у фізичних осіб масово, переважно без будь-якої компенсації власникам, вилучались автомобілі на основі підзаконних актів, а то і за “правом сильного”.

Події 1917 р. в Україні, пов’язані зі встановленням Радянської влади та боротьбою за самостійність, по черзі змінювали ставлення владних структур до приватної власності. Як наслідок, формувались дві правові системи, котрі відображали інтереси в одному разі Українських соціалістичних партій, в іншому – більшовиків і їх спільників – лівих есерів. Цивільно-правові відносини відігравали принципову роль у політичних програмах цих двох основних сил, відображаючись у законодавчих актах і впливаючи на те, наскільки широкі верстви населення підтримували той чи інший режим.

Основними питаннями залишались відносини власності на землю, промислового підприємства й інші засоби виробництва. Українські політичні кола, уособлені Центральною Радою, дотримувались, хоч і поміркованих, але цілком соціалістично-забарвлених поглядів на власність.

Відповідно до власних політичних поглядів та вимог тих соціальних сил, які висунули гетьмана П.П. Скоропадського й підтримали крупних і середніх

власників, гетьман та його уряд досить твердо захищали інститут приватної власності. Однак на місцях, де відчувалась відсутність сильної і стабільної влади, продовжувалось захоплення майна, у тому числі й автотранспорту. І хоч у Грамоті Гетьмана України П. Скоропадського та Отамана Ради Міністрів М. Устимовича проголошувалась необхідність відновлення і захисту приватної власності [11, с. 14], але справа ускладнювалась відсутністю реального механізму захисту права власності.

В історичних джерелах, документах та спогадах про часи громадянської війни зустрічаються згадки про авто як засіб пересування політичних і державних діячів, воєначальників. Про приватновласницькі автомобілі практично не йдеться. Відповідно, були паралізовані цивілізовані, у тому числі й цивільно-правові засоби реалізації права власності на автомобіль. У той драматичний час правочини стосовно автомобілів були рідкістю.

Директорія УНР змінила в грудні 1918 р. уряд гетьмана П.П. Скоропадського, піднявши проти нього збройне повстання [12, с. 514-515]. УНР доби Директорії пішла у своєму негативному ставленні до приватної власності далі, ніж перша УНР часів Центральної Ради. Вводилось поняття трудової власності як соціальної та економічної основи Української Народної Республіки [13, с. 117].

Фактично, одночасно з існуванням Директорії, іншу частину України контролював Радянський уряд. На кінець 1919 р. він поширив свій вплив майже на всю територію Республіки. Ставлення радянського режиму до інституту приватної власності, зокрема на автомобілі, має особливе значення для сучасного гносеологічного аналізу досліджуваної нами проблеми. Нігілістичне, вкрай негативне ставлення радянської влади до приватної власності знайшло конкретні прояви в нормах права. Так, у першій Конституції України [11, с. 15], прийнятій III Всеукраїнським з'їздом Рад (6-10 березня 1919 р., м. Харків), проголошувалось скасування приватної власності на землю, засоби виробництва, що стало реалізовуватись у проведенні націоналізації, у першу чергу як засобів виробництва, так і засобів пересування.

Характеризуючи розвиток права власності в той період, сучасні дослідники майже одноставно відмічають, що він був підпорядкований марксистсько-ленінській, пролетарській ідеології, суть якої зводилась до того, що приватна власність вже самим фактом свого існування неодмінно народжує буржуазію, веде до появи ворожої пролетаріату та його диктатурі буржуазної ідеології.

20 лютого 1922 р. В.І. Ленін пише листа Д.І. Курському "О задачах Наркомюста в условиях новой экономической политики". Вперше повністю його наважились опублікувати лише у 1977 р. – і було через що. Цікавою є вже приписка перед текстом: "С особой просьбой: не размножать, только показывать под расписку, не дать разболтать, не проболтать перед врагами" [14, с. 396].

Тож не дивно, що наявність у власності автомобіля переважною більшістю бідного населення сприймалась неоднозначно, якщо не сказати відвертіше, – просто вороже. Тому висновок про те, що була обрана нежиттєва, так звана "азіатська" модель розвитку відносин власності [15, с. 85], яка коріниться на східній деспотії і пройшла шлях від неї через східний феодалізм та

культивувався в тоталітарних режимах, є досить обґрунтованим [16, с. 61]. Такий підхід на рівні правозастосовчих актів виявлявся, перш за все, до незначної кількості автомобілів, що ще дивом залишились у громадян чи могли бути ними придбані. Вражає те, що авто в індивідуальній власності в 1930 р. було більш дивовижним явищем, ніж до революції. Тим самим була підведена теоретична основа для безмежного втручання держави в цивільно-правові відносини, застосування революційної правосвідомості при їх реалізації. Це на довгі роки заклало беззаконня в регулюванні відносин власності, особливо приватної, і надало державі можливість управляти через встановлення імперативів та обмежень. Наведене стало фактичне висловленою основоположною позицією радянської цивілістичної науки та законодавства, а ще більше практики.

Поряд з вимогами посилення репресій проти ворогів Радянської влади визначає він також і принципові засади, на яких повинно розроблятися нове цивільне законодавство: “Не перенимають (вернее, не дают себя надувать тупоумным и буржуазным старым юристам, кои перенимают) старое, буржуазное понятие о гражданском праве, а создают новое... вырабатывают новое гражданское право, новое отношение к “частным” договорам и т.п. Мы ничего “частного” не признаем, для нас все в области хозяйства есть публично-правовое, а не частное. Мы допускаем капитализм только государственный, а государство – это мы. Отсюда – расширить применение государственного вмешательства в “частноправовые” отношения; расширить право государства отменять “частные” договоры; применять не *corpus juris romanum* к “гражданским правоотношениям”, а наше революционное правосознание; показывать систематически, упорно, настойчиво на ряде образцовых процессов, как это надо делать с умом и энергией; через партию шельмовать и выгонять тех членов ревтрибуналов и нарсудей, кои не учатся этому и не хотят понять этого”. А у *post scriptum* В.І. Ленін ще раз застерігає: “Ни малейшего упоминания в печати о моем письме быть не должно” [14, с. 398].

Цей вислів виражав відверто нігілістичне ставлення до багатотисячного світового доробку юриспруденції – виявлялось, що сам класичний, визнаний усім людством найбільш загальний поділ права на приватне й публічне легковажно відкидався як непотріб.

Після націоналізації в Україні автомобілі, як і будь-які інші види транспорту, ставали об'єктами державної власності, державного регулювання.

Обмеження економічних, у тому числі зовнішньоторгових, відносин з країнами-виробниками автомобілів та природне зношення автомобілів і проблеми з якісним паливом до них, з урахуванням вищенаведених факторів, з одного боку, не вимагали прийняття спеціальних актів про право власності на автомобіль, а з іншого – соціалістична економіка потребувала використання науково-технічних досягнень і стимулювала інтерес властей до розвитку власного машинобудування. Тому перший Цивільний кодекс УРСР, введений у дію постановою ВУЦВК 16 грудня 1922 р. [17], встановив порядок з державною та кооперативною і приватною власністю як данину політиці НЕПу. У перелік дозволених об'єктів приватної власності входили ненаціоналізовані будівлі, промислові підприємства з кількістю найманих робітників, яка не перевищує встановленої спеціальними

законами межі, та інше майно (ст. 54); інше майно на підставі компенсації (ст. 55) чи із спеціального дозволу держави (ст. 56). Була встановлена також заборона на вимоги про повернення експропрійованого, чи вилученого, майна його колишнім власникам (ст. 59). За власниками були закріплені права володіння, користування та розпорядження в межах, що визначені законом (ст. 58). Крім цього, у главі XII ще не відображалось особливості відшкодування шкоди, яка завдана джерелом підвищеної небезпеки.

З настанням періоду індустріалізації почало бурними темпами розвиватися і автомобілебудування, були зведені заводи з виготовлення малолітражок у Москві, Нижньому Новгороді. Власне, одним із стратегічних завдань розвитку автомобілебудування у СРСР був підйом економіки за зразком розвитку економіки США. Громадяни отримали право на придбання автомобілів. Але народного автомобіля, на зразок авто Г. Форда, створити не вдалось. Умови, перш за все соціальні та політичні, були зовсім інші, ніж в Америці. З розвитком автомобілебудування необхідно було й вирішити проблему регулювання збуту продукції цієї промисловості. Тому й приймалися відповідні відомчі акти. Та й ідеологія панування спільної, колективної (насправді – державної) власності цього не могла дозволити. Але разом з репресіями, яких зазнавали в 30-40-і рр. заможні верстви населення, примусове позбавлення права власності стосувалось і автомобілів, поза залежністю від підстав набуття цього права.

Остаточна перемога так званих соціалістичних перетворень та повна руйнація приватної власності (практично вже неіснуючої) були закріплені Конституцією СРСР 1936 р. та Конституцією УРСР 1937 р., де у ст. 10 встановлювалось право особистої власності громадян на їхні трудові доходи і заощадження, на житловий будинок і підсобне домашнє господарство. Це формулювання діяло майже півстоліття до 1988 р. Враховуючи реальний розмір трудових доходів та заощаджень, придбати автомобіль у власність було майже неможливим.

Індивідуальна власність на автомобіль була найпевніше винятком, ніж правилом. Таку розкіш у буквальному та переносному смислі могли собі дозволити лише високопоставлені державні мужі та знані у всій країні люди. Більш того, автомобіль став своєрідною нагородою за визначні успіхи перед Батьківщиною. Перші стахановці, перші Герої Радянського Союзу мали пільги на придбання легкових автомобілів чи ними нагороджувались. Оскільки репресії тих часів вдарили саме по цих знаних людях, то їх автомобілі з легкістю конфіскувались.

Характеризуючи розвиток права власності в період після прийняття “сталінської конституції” (період партійно-державного соціалізму), О.В. Дзера правильно підкреслює, що він характеризувався обмеженням характеру особистої власності, її повною залежністю від власності соціалістичної, якій в законодавстві приділялась основна увага [11, с. 58], і яка захищалась підвищеними та більш жорсткими заходами. Основу індивідуальної (особистої) власності склали трудові доходи. Якщо врахувати ту обставину, що середньостатистичний громадянин заробляв набагато менше, ніж складала вартість автомобіля, а інші доходи практично були поза законом, то висновок робити зайве.

Література

1. Эрн В.Ф. Христианское отношение к собственности // Русская философия собственности XVIII – XX вв. – СПб., 1993.
2. Струве П.Б. Отечество и собственность // Русская философия собственности XVIII – XX вв. – СПб., 1993.
3. Бердяев Н.А. Отечество и собственность // Русская философия собственности XVIII – XX вв. – СПб., 1993.
4. Щенникова Л.В. Вещные права в гражданском праве России. – М., 1996.
5. Право собственности в Украине / Под ред. Я.М. Шевченко. – К., 1996.
6. Шершеневич Г.Ф. Учебник русского гражданского права. – 7-е изд. – СПб, 1909.
7. Покровский И.А. История Римского права. – 3-е изд., испр. и доп. – Пг, 1917.
8. Победоносцев К.П. Курс гражданского права. Ч. 1. – СПб, 1873.
9. Рубанов А.А. Проблемы совершенствования теоретической модели права собственности // Развитие советского гражданского права на современном этапе. – М., 1986.
10. Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и крестьянского правительства РСФСР. – 1918. – № 47. – Ст. 559.
11. Дзера О.В. Розвиток права власності громадян України. – К., 1996.
12. Полонська-Василенко Н.Д. Історія України. – К., 1992. – Т. 2.
13. Копиленко О.Л., Копиленко М.Л. “Трудовий принцип” в історії місцевого самоврядування УНР // Місцеве самоврядування. – 1998. – № 1-2. – С. 117.
14. Ленин В.И. Полн. собр. соч. – 5-е изд. – М., 1977. – Т. 44.
15. Самійленко В.М. Історичні аспекти дослідження права власності // Методологічні проблеми приватного права. – К., 1996.
16. Маймескулов Л.Н. Ответить на вызов времени // Проблемы развития гражданского законодательства и методологии гражданско-правовых дисциплин: Материалы науч. –практ. семинара. 29-30 янв. 1993 г. – Х., 1993.
17. СУ УСРР. – 1992. – № 55. – Ст. 780.

УДК 347.771

Є.Ш. Гареев

ОСОБЛИВОСТІ ЗДІЙСНЕННЯ ПРАВ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ НА СЛУЖБОВІ ВІНАХОДИ

Можливо, одним із найбільш складних і заплутаних у патентному праві є питання про те, кому повинні належати права на винаходи, створені людиною, яка перебуває у трудових стосунках та використовує досвід, знання, обладнання, матеріальну допомогу роботодавця. Із цього приводу існувало та існує немало суперечок, написано багато робіт, проте єдиної думки не існує.

На вирішення цієї проблеми існують різні підходи. Прихильники першого наполягають на тому, що правом на одержання патенту завжди повинен володіти автор розробки, а підприємство, де він працює, може використовувати винахід лише на підставі ліцензії. Протилежний підхід віддає перевагу в праві на отримання патенту на службовий винахід роботодавцеві. Третій варіант є компромісним, згідно з яким патентом на службову розробку її автор і підприємство повинні володіти сукупно. Як справедливо зазначав Б. Прахов, широкою підтримки цей варіант не мав [1]. Але саме він і знайшов своє відображення в Цивільному кодексі України (ЦК).