

тами сформувалися значно раніше положень Доктрини інформаційної безпеки України і зараз лише адаптовані до неї.

Таким чином, у процесі розвитку повітряного права та удосконалення авіаційної діяльності можна очікувати підвищення уваги фахівців в авіаційній сфері до інформаційної безпеки як комплексної категорії у контексті її актуальних проблем, зокрема становлення авіаційних підприємств як елементів кібернетичної інфраструктури, забезпечення кібернетичної та інформаційно-психологічної безпеки, захисту персональних даних тощо, що у підсумку призведе до відповідного нормативного відображення, формування політики забезпечення, виокремлення спеціальних організаційних структур тощо.

УДК 347.7

**Белуга Ю.М.,**  
асистент,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
**Омельченко Г.В.,**  
провідний фахівець,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

### **СПЕЦИФІКА ПРАВОВОЇ ОХОРОНИ ВІНАХІДНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В АВІАЦІЙНІЙ СФЕРІ**

Правове забезпечення службового винахідництва в авіаційній сфері сьогодні знаходиться на початковому етапі становлення, в результаті чого набувають все більшої значущості питання відповідного концептуального опрацювання наявного законодавства, теоретичних концепцій та судової практики до даній тематиці. І в цьому аспекті, одним з першочергових питань є з'ясування особливостей правової охорони прав на службові винаходи, аналіз стану правового забезпечення та перспектив розвитку законодавства в цій сфері, зокрема в авіаційній галузі.

Одним із найбільш складних і суперечливих у патентному праві є питання визначеності кола суб'єктів, яким повинні належати права на винаходи, створені особою, яка перебуває у трудових відносинах та використовує досвід, знання, обладнання, матеріальну допомогу роботодавця. Існують багато точок зору з цього приводу, проте можна виділити дві основні. Прихильники першої 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 у праві на отримання патенту на службовий винахід роботодавцю. Третій варіант є компромісним, згідно з яким патентом на службову розробку її автор і підприємство повинні володіти сукупно [1, с. 7]. В свою чергу, стаття 429 ЦК України проголошує, що особисті немайнові права інтелектуальної власності на об'єкт, створений у зв'язку з виконанням трудового договору, належать працівникові, який створив цей об'єкт [2]. Проте, у випадках, передбачених ЦК, окремі особисті немайнові права інтелектуальної власності на такий об'єкт можуть належати юридичній або фізичній особі, де або в якій працює працівник. Слід зазначити, що Закон України "Про охорону прав на винаходи і корисні моделі" таких випадків не передбачає, що свідчить про суперечність положень ЦК і Закону України, а тому існує потреба узгодження змісту правових норм цих двох нормативно-правових актів, адже цілком логічною має бути конструкція, за якою роботодавець буде мати окремі особисті немайнові права, наприклад, право на пріоритет, право на захист від посягань на авторство винаходу та ін. Що стосується, майнових прав інтелектуальної власності на об'єкт, створений у зв'язку з виконанням трудового договору, то згідно зі ст. 429 ЦК вони належать працівникові, який створив цей об'єкт, та юридичній або фізичній особі, де або в якій він працює, якщо інше не встановлено договором, в тому числі і трудовим. Згідно із ст. 9 Закону України "Про охорону прав на винаходи і корисні моделі" право на результат інтелектуальної, творчої діяльності винахідника належить не йому, як первинному суб'єкту права інтелектуальної власності на винахід, а роботодавцеві, де або у якого працює винахідник [3]. Як бачимо, і в даному випадку ці норми суперечать між собою, що свідчить про потребу їх узгодження.

Крім того, для вирішення питання належності прав, перш за все, у законодавстві необхідно встановити перелік об'єктів, що визнаються службовим винаходом. Слід зауважити, що Цивільний кодекс України взагалі не використовує термін "службовий винахід". Так, стаття 429 ЦК України говорить лише про "об'єкти, створені у зв'язку з виконанням трудового договору". Така конструкція є дуже невдалою, тому що може значно звужити коло винаходів, які у багатьох країнах світу визнаються службовими. І тому варто було б у Цивільному кодексі України дати визначення службового винаходу. Загалом, для вирішення цієї ситуації можна взяти за аналогією визначення, дане у статті 1 Закону України "Про охорону прав на винаходи і корисні моделі", за яким службовий винахід – винахід, створений працівником:

– у зв'язку з виконанням службових обов'язків чи дорученням робо-

тодавця за умови, що трудовим договором (контрактом) не передбачене інше;

– з використанням досвіду, виробничих знань, секретів виробництва і обладнання роботодавця.

Тому необхідно привести у відповідність Цивільний кодекс України та Закон України "Про охорону прав на винаходи і корисні моделі" в питанні, що регулюють права на службовий винахід.

Так, Закон України "Про охорону прав на винаходи і корисні моделі" повинен давати чітку вказівку на те, хто саме може бути роботодавцем і винахідником. Загалом, загальновідомо, що одним із головних суб'єктів службового винахідництва виступає працівник – автор винаходу. У Законі України "Про охорону прав на винаходи і корисні моделі" немає визначення суб'єкта "працівник". Відсутня диференціація різних типів працівників залежно від посад, кваліфікації, типу власності підприємства, на якому вони працюють. Не є дискусійними віднесення таких працівників-винахідників як інженери, наукові співробітники до числа потенційних творців службових винаходів, але стосовно військовослужбовців, викладачів вузів, студентів, аспірантів, учнів (на виробництві), практикантів, стажистів, тимчасових працівників потрібен додатковий коментар.

Отже, можна зробити висновок, що в сучасних умовах основним нормативно-правовим актом, який регламентує правову охорону службових винаходів в авіаційній сфері, є Закон України "Про охорону прав на винаходи та корисні моделі", який є досить недосконалим та суперечить ЦК України, а тому існує потреба узгодження змісту правових норм цих двох нормативно-правових актів. Це має важливе значення, оскільки від цього залежатиме можливість за допомогою цих норм регулювати дану сферу правовідносин з максимальною ефективністю як для держави, так і для самих суб'єктів службового винахідництва, зокрема в авіаційній галузі.

#### *Література:*

1. Прахов Б. Патентовласники / Б. Прахов // Інтелектуальна власність.– 2000.– № 1.– С. 7.
2. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV // Офіційний вісник України.– 2003.– № 11.– Ст. 7.
3. Про охорону прав на винаходи і корисні моделі: Закон України № 3687-XII від 15.12.1993 р. // Відомості Верховної Ради України.– 1994.– № 7.– Ст. 32.

4. Яшарова М. М. Щодо питання розробки законопроекту із службового винахідництва / М. М. Яшарова. // Часопис Київського університету права.– 2009.– № 4.– С. 262 – 265.

5. Бошицький Ю. Л. Історико-правові аспекти охорони службових винаходів / Ю. Л. Бошицький // Часопис Київського університету права.– 2010 р.– №4.– С. 215-219.

УДК 347.824 (043.2)

**Білоусов В.М.,**  
старший викладач,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
**Рогатюк А.В.,**  
студентка,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

### **ПРАВА ПАСАЖИРІВ У РАЗІ ВІДМОВИ АВІАКОМПАНІЙ У ПОСАДЦІ НА РЕЙС, ВІДМІНИ АБО ЗАТРИМКИ АВІАРЕЙСУ**

З розвитком світової авіації все вагомішим виявляється вплив функціонування авіакомпаній на життєдіяльність, пересування та вибір транспорту населення кожної країни, де користування авіатранспортом є досить поширеним засобом пересування. Так, спостерігається тенденція зростання попиту населення країн СНД, ЄС на пересування, інколи навіть виключно, за допомогою авіакомпаній. У зв'язку з цим з'являється новий вид правовідносин, які складаються між представниками, працівниками авіакомпаній та пасажирями, які користуються послугами цих авіакомпаній. Все частіше спостерігаються порушення тим чи іншим способом прав користувачів послугами авіатранспорту недосконалим функціонуванням авіакомпаній, що завдає значної шкоди майну пасажирів. Це питання стає все більш актуальним, враховуючи сучасний попит населення на авіатранспорт. Тому, вдосконалення правового регулювання захисту прав пасажирів, як основних споживачів послуг авіакомпаній, є надзвичайно важливим.

На відміну від країн СНД, Європейським парламентом та Радою ЄС 17 лютого 2005 року був прийнятий Регламент ЄС № 261/2004 "Про встановлення загальних прав у галузі компенсації та сприяння пасажирів у випадку відмови у посадці, відміни або тривалої затримки