

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

авіарейсу та про відміну Регламенту ЄЕС № 295/91", яким врегульовано вказане питання.

Відповідно до ст. 14 Регламенту авіаперевізник зобов'язаний інформувати пасажирів про їхні права у вищезазначених випадках.

Так, відповідно до ст. 4 Регламенту, у разі, коли викуплених та заброньованих квитків виявляється більше, ніж місць у літаку, авіаперевізник спочатку звертається до добровольців, які готові відмовитися від свого бронювання в обмін на певні пільги на умовах, які погоджуються між зацікавленими пасажиром та авіакомпанією. Також таким пасажиром пропонується повернення повної вартості квитка протягом семи днів, пересадка на інший маршрут до кінцевого місця призначення або на більш пізню дату, за наявності вільних місць.

Відповідно до ст. 5 Регламенту у разі відміни авіарейсу пасажир має такі права:

1. На повернення сплаченої суми за квиток або на пересадку на інший маршрут до пункту призначення, за наявності вільних місць.

2. На асистанс, який проявляється у наданні пасажиру прохолоджувальних напоїв та їжі, права на два безкоштовні телефонні дзвінки або дві безкоштовні телеграми, два листи за допомогою факсимільного зв'язку, два повідомлення електронною поштою.

3. На грошову компенсацію, яка визначається залежно від дальності маршруту(у км) методом найкоротшого шляху:

- 250 євро- до 1500 км;
- 400 євро – від 1500 до 3500 км;
- 600 євро – до всіх інших авіарейсів.

Втім, існують правила та випадки, коли авіакомпанія звільняється від компенсації. Так, на початку вересня 2009 року склалася ситуація, коли тисячі пасажирів європейських аеропортів не могли вилетіти до свого місця призначення через банкрутство словацької авіакомпанії SkyEurope. Авіакомпанія відмовлялася повернути гроші своїм клієнтам, мотивуючи свою бездіяльність відсутністю коштів та арештом її майна через борги перед аеропортами [2, С. 75].

Відповідно до ст.6 Регламенту пасажир у разі затримки авіарейсу має наступні права:

1. Право на асистанс;
2. Право на безкоштовне поселення у готель та на безкоштовний транспорт між аеропортом та готелем;
3. Право на повернення вартості квитка протягом семи днів.

З прийняттям цього Регламенту були розширені права пасажирів авіатранспорту та було змушено авіакомпанії дещо пильніше ставитися

до своїх клієнтів. Деякі з авіакомпаній звернулися з позовом до суду ЄС про визнання недійсними статей 5-7 цього Регламенту. У задоволенні цих позовів їм було справедливо відмовлено [2, С. 75].

На жаль, сучасна ситуація в Україні щодо захисту прав авіапасажирів залишає бажати кращого. На нашу думку, Україні варто запозичити позитивну практику країн Європейського Союзу та розпочати регламентацію правовідносин, що складаються між авіакомпаніями-перевізниками та їх клієнтами – авіапасажирами.

Література:

1. Регламент ЄС № 261/2004 "Про встановлення загальних прав у галузі компенсації та сприяння пасажиром у випадку відмови у посадці, відміни або тривалої затримки авіарейсу та про відміну Регламенту ЄЕС № 295/91" від 17 лютого 2005 року. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/994_912.

2. Супрун Л. Права пасажирів у разі відмови авіакомпанії у посадці на рейс, відміни або затримки авіарейсу / Л. Супрун // Практика.– №12.– 2010 р.– с.74 -76.

УДК 347.763

Воробйова Н. О.,
старший викладач,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ОСОБЛИВОСТІ ОБОВ'ЯЗКОВОГО ОСОБИСТОГО СТРАХУВАННЯ ПАСАЖИРІВ

Обов'язковість страхування пасажирів передбачена Положенням про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті від 14 серпня 1996 р.

Застрахованими вважаються:

- пасажир залізничного, морського і водного, автомобільного та електротранспорту;
- водії усіх підприємств, організацій і закладів, незалежно від форм власності та виду діяльності, машиністи, провідники поїздів (у тому числі приміських і метрополітену), члени команди судна, працівники бригад медичної допомоги.