

необхідним є заповнення спеціальної декларації батьків і заявки на перевезення дитини без супроводу.

Дітям у віці від 5 до 18 років, що виїжджають за кордон (у тому числі в країни СНД) разом із законними представниками, дозволяється виїзд тільки за наявності вклеєної в паспорт представника фотографії дитини або проїзного документу дитини.

Фізична особа (громадянин України), що не досягла 16 років, має право на виїзд за територію України лише за згодою батьків (усиновлювачів), опікунів і в їх супроводі або у супроводі осіб, ними уповноважених [1].

Таким чином, дитина може перетнути кордон України в наступних випадках:

- коли з дитиною їдуть обидва батьки;
- коли обидва батьки нотаріально завірили свою згоду на виїзд дитини в тур подорож;
- коли з дитиною їде один з батьків за наявності завіреної у нотаріуса згоди другого батька на поїздку дитини.

Діти до 14 років мають право самостійно перетинати кордон України тільки за наявності супроводу і нотаріально завіреного дозволу обох батьків (незалежно від наявності візи) [2].

Існують країни, де є істотні обмеження перевезення дітей без супроводу батьків, які необхідно враховувати, бо, наприклад, законодавство Румунії вимагає, щоб діти до 18 років подорожували або з супроводом, або з додатковими послугами

Також потрібно звертати увагу на правила конкретної авіакомпанії, оскільки вони можуть відрізнятися як за віком дитини, так і за пакетом необхідних документів.

Ручна поклажа дитини може бути такою ж, як і дозволена до провезення на борту ручна поклажа дорослого пасажера. При цьому необхідно переконатися в тому, що дитина може без зусиль самостійно носити ручну поклажу.

#### *Література*

1. Про порядок виїзду з України і в'їзду в Україну громадян України: Закон України від 21.01.1994 № 3857-ХІІ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3857-12>.

2. Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів

і багажу: Наказ Міністерства інфраструктури України від 30.11.2012 № 735 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z2219-12>.

УДК 347.12:339.166.5:629.78 (043.2)

**Сеник В. О.,**

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, Київ

Науковий керівник: Білоусов В.М., старший викладач

### **ПРОБЛЕМИ ОХОРОНИ ПРАВ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ В КОСМІЧНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ**

З розвитком наукоємних технологій в космічній сфері надзвичайно актуальним стало питання захисту прав інтелектуальної власності. Тому проблема захисту прав інтелектуальної власності привертає до себе підвищену увагу. Додаткової уваги ця проблема набуває десятиліттям пізніше, після прийняття рішення держав-учасниць наймасштабнішого з проєктів в історії людства зі створенням МКС щодо активізації співпраці в цій галузі, а також оцінки можливості побудови МКС і перспектив його комерційного використання. Усе це спонукає до необхідності забезпечувати охорону прав і законних інтересів суб'єктів права інтелектуальної власності на всьому циклі існування майнових прав – від створення до реалізації.

Після укладання Міжурядової угоди про співробітництво в створенні МКС, а також підписанні перших трьох з п'яти між-агентських меморандумів щодо створення МКС, проблеми захисту інтелектуальної власності відіграють важливу роль щодо встановлення юрисдикції та контролю над елементами станції, а також визначення прав власності на винаходи та відкриття, які здійснюватимуться на борту постійно діючої лабораторії в космосі. З самого початку партнери проєкту задекларували принцип запобігання посяганням на права кожного з учасників та пов'язаних з ним осіб.

З метою мінімізації потенційних ризиків таких посягань та за-

хисту конфіденційної інформації сторони проекту домовились про створення спеціальної процедури маркування об'єктів, створених в ході експлуатації станції. Така система ідентифікації результатів роботи також відрізняється своєю гнучкістю: учасники залишають за собою право з мотивів безпеки змінювати окремі елементи захисту даних та способи доступу до них. Крім цього, важливим залишається питання захисту прав інтелектуальної власності третіх осіб – суб'єктів, що безпосередньо не беруть участі в проекті, але результати їх роботи використовуються на МКС. У випадку виникнення спорів щодо відшкодування шкоди, завданої порушенням прав інтелектуальної власності, тягар доведення вини лежить на обвинуваченій стороні, а сам спір розглядатиметься згідно з правом тієї країни, на модулі якої сталось порушення [2, ст. 25].

Отже, питання захисту прав інтелектуальної власності створеної в процесі космічної діяльності не має чіткого нормативно-правового закріплення, проте законодавство нашої країни все ж таки регламентує у Законі України "Про космічну діяльність" дотримання вимог щодо охорони прав інтелектуальної власності створеної в процесі космічної діяльності [1, с. 8].

#### *Література*

1. Про космічну діяльність: Закон України від 15.11.1996 // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – №502/96. – Ст. 8.
2. Боричевський В. М. Особливості охорони об'єктів інтелектуальної власності, створених на міжнародній космічній станції / В. М. Боричевський // Юридичний вісник. – 2008. – № 4(9). – С. 25.

**Сиротинська К. С.**

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

### **ПРАВОВИЙ АСПЕКТ ДОГОВОРУ ЛІЗИНГУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА**

Лізинг є специфічним різновидом найму (оренди), що в деяких випадках може поєднувати в собі ознаки купівлі-продажу (поставки). Підтвердженням цього є положення ч. 2 ст. 806 ЦК України, відповідно до яких до договору лізингу застосовуються загальні положення про найм (оренду), купівлю-продаж та положення про договір поставки з урахуванням особливостей, встановлених спеціальним законодавством.

Сьогодні понад 50 відсотків усіх продажів літаків у світі відбувається за рахунок лізингу, оскільки більшість авіакомпаній не в змозі купувати літаки із власного прибутку. Лізингові компанії пропонують не тільки фінансовий лізинг, а й технічне обслуговування та ремонт літаків (мокрый лізинг).

Привабливість лізингу полягає в тому, що лізингоодержувачі без значних капіталовкладень можуть отримувати в користування повітряне судно.

В законі України "Про фінансовий лізинг" дається таке визначення лізингу: "Фінансовий лізинг – це вид цивільно-правових відносин, що виникають з договору фінансового лізингу" [3].

На повітряному транспорті зазвичай застосовують два види лізингу – фінансовий та оперативний. Оперативний лізинг – це договір лізингу між власником (лізингодавцем) і споживачем (лізинго-отримувачем), що дає право лізингоотримувачу експлуатувати повітряне судно лізингодавця на визначений період часу в обмін на зобов'язання виплачувати орендну плату (лізинговий платіж).

В свою чергу, оперативний лізинг поділяється на "сухий", коли лізинг не включає екіпаж, страхування та технічне обслуговування повітряного судна, та "мокрый лізинг", коли названі складові