Додаток В

до п.п. 3.6

**(Ф \_\_- \_\_\_)**

**Міністерство освіти і науки України**

**Національний авіаційний університет**

**НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ЮРИДИЧНИЙ ІНСТИТУТ**

**Кафедра КОНСТИТУЦІЙНОГО І АДМІНІСТРАТИВНОГО ПРАВА**

**Конспект лекцій**

**з дисципліни «Міжнародно-правові норми інформаційної діяльності в галузі авіації та космонавтики»**

за напрямом підготовки 6.020105 «Документознавство та інформаційна діяльність»

Укладач: О. Радзівілл, к.ю.н., доцент, процесор кафедри конституційного і

адміністративного права

Конспект лекцій розглянуто та схвалено на засіданні кафедри історії та документознавства

 Протокол № 12 від 07 грудня 2016 р.

Завідувач кафедри І. Тюрменко

**Лекція № 1.**

**МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ ОСНОВИ РЕГУЛЮВАННЯ ІНФОРМАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

**ПЛАН**

1. Поняття про міжнародно-правове регулювання
2. Міжнародні стандарти «інформаційних прав» людини, принципи інформаційного громадянського суспільства
3. Міжнародні стандарти в регулюванні інформаційно-комунікаційних послуг.
4. Міжнародне протистояння злочинному втручанню в автоматизовані системи управління транспортом і комунікаціями.

**Література**

1. Окінавська Хартія глобального інформаційного суспільства від 22 липня 2000 р. // http://portal.rada.gov.ua
2. Декларація принципів «Побудова інформаційного суспільства – головна задача нового тисячоліття» від 12 грудня 2003 р. // http://portal.rada.gov.ua
3. Офіційний переклад нормативних актів Євросоюзу в сфері інформаційно-комунікаційних технологій. – К.: Міжнародний фонд відродження, 2002. – 219 с.
4. Бабкин С.А. Право, применимое к отношениям, возникающим при использовании «Интернет»: основные проблемы. – М.: АО «Центр ЮрИнфоР», 2003, - 69 с.
5. Кормич Б.А. Інформаційна безпека: організаційно-правові основи: Навчальний посібник. - К.: Кондар, 2004. – 383 с.
6. Петрик В.М., Остроухов В.В. та ін. Сучасні технології та засоби маніпулювання свідомістю, ведення інформаційних війн і спеціальних інформаційних операцій: Навчальний посібник. - К.: Росава, 2006. – 208 с.
7. Юдін О.К., Богуш В.М. Інформаційна безпека держави: Навчальний посібник. - Харків: Консул, 2005. – 576 с.
8. **Поняття про міжнародно-правове регулювання**

В сучасному глобалізованому світі практичні потреби міжнародного співробітництва вимагають від держав адаптувати свої національні правові системи до міжнародних норм: ці норми через офіційні процедури приймають самі держави, на основі узгодження своїх інтересів і двосторонніх та багатосторонніх домовленостей. Норми, прийняті державами через багатосторонні міжнародні угоди для регулювання власне міждержавних відносин складають нині головний масив міжнародного публічного права.

В свою чергу, створення норм міжнародного публічного права має в основі технічні, економічні, соціальні та інші вимоги і стандарти (соціальні норми в широкому сенсі) і санкціонує їх уніфіковане застосування, забезпечуючи відкритість та ефективність міжнародного співробітництва, в основі якого лежить приватний інтерес і міжнародні приватно-правові відносини. Слід враховувати, що міжнародні відносини, особливо в сфері світогосподарських зв’язків, здійснюються переважно як підприємництво юридичних та фізичних осіб – суб’єктів приватного права, які визначаються як «дестинатори» міжнародного публічного права, тобто особи, які лише виконують його норми, але не уповноважені їх створювати. Безпосередньо міжнародному публічному праву юридичні та фізичні особи не підпорядковуються, проте в сучасному світі це відбувається опосередковано завдяки імплементації (див. далі) – офіційного включення міжнародних норм у національне законодавство (найчастіше це здійснюється шляхом ратифікації угод, які ще не набули чинності, або шляхом приєднання держави до вже чинних угод).

Отже, як і в національному законодавстві, в міжнародному публічному праві юридичні норми офіційно уповноважені створювати держави. Але якщо в національних правових системах Держава як Законодавець є єдиним привілейованим суб’єктом, під юрисдикцією якого перебувають всі (не наділені імунітетом) особи (навіть незнання закону не звільняє їх від його дотримання), а також речі (включаючи територію) і юридичні акти (що не можуть суперечити законодавству), то в міжнародному публічному праві норми створюються через «узгодження воль» багатьох суверенних держав, а виконання цих норм потребує офіційного визнання кожною державою обов’язковості для себе норм кожної з міжнародних угод – на основі її добровільного вибору.

Таким чином, міжнародно-правове нормування, або (як це більш звично в міжнародному праві) – міжнародно-правове регулювання полягає у створенні на офіційному рівні міждержавного співробітництва юридичної основи, яка імплементується у національні законодавства, що забезпечує відповідність діяльності суб’єктів правовідносин нормам та принципам міжнародного права.

Сучасне міжнародне право – це система норм і принципів, що регулюють міждержавні відносини, в яких кожна держава розглядається як суверен, тобто суб’єкт, наділений вищою юридичною силою і непідвладний жодній іншій інстанції. Це, зокрема, означає, що всі правила, які регулюють міждержавні відносини, приймаються самими державами добровільно, а саме через дипломатичні домовленості, які офіційно закріплюються в міжнародних угодах. Лише надання державою (її внутрішнім національним актом) згоди на обов’язковість для неї норм, викладених в тій чи іншій міжнародній угоді – робить цю державу підпорядкованою дії відповідних договірних норм.

Сучасне міжнародне право – це право Статуту ООН. Лише з прийняттям Статуту ООН (невід’ємною складовою якого є Статут Міжнародного суду ООН) міжнародне право, як концептуальна регулятивна система набула своєї системної єдності, тобто відносної зрілості. Відповідно до ст. 103 Статуту ООН всі зобов’язання держав за Статутом мають перевагу над іншими договірними зобов’язаннями. Таким чином, міжнародне право отримало акт вищої юридичної сили, згоду на обов’язковість якого дали впродовж другої половини ХХ століття практично всі держави світу.

З прийняттям Статуту протиправні дії держав які до цього кваліфікувалися досить непевно – як порушення фундаментальних принципів міжнародного права або й загальноправових принципів (одностайність тлумачення яких часто була недосяжною), тепер отримали чіткі критерії як порушення цілей і принципів Статуту ООН:

Цілі, викладені в ст. 1 Статуту ООН включають: 1) колективне забезпечення миру і безпеки; 2) розвиток дружніх відносин між народами на основі принципу рівноправ’я всіх народів та їх права на самовизначення; та 3) розвиток співробітництва держав в економічній, соціальній, культурній та гуманітарних галузях в контексті підпорядкованості цієї діяльності захисту і розвитку поваги до прав людини і основних свобод; 4) ООН має сприяти і координувати діяльність держав в досягненні цих цілей.

 Принципи викладені в ст. 2 Статуту включають: 1) принцип суверенної рівності держав; 2) обов’язок сумлінного виконання міжнародних зобов’язань; 3) обов’язок мирно вирішувати міжнародні спори; 4) обов’язок не використовувати у міжнародних відносинах силу чи погрозу силою; 5) обов’язок співробітничати з ООН (і через неї з усіма державами-учасниками); 6) принцип невтручання ООН і через неї усіх держав-членів – у внутрішні справи одна одної (за винятком ситуації, передбаченої розділом VІІ Статуту). Положення Розділу VІІ Статуту ООН (Примусові заходи) є особливістю, яка відрізняє його від Статуту Ліги Націй. Ці положення передбачають колективні дії держав-членів ООН проти держави, яка загрожує миру і безпеці: ці дії за Статутом санкціонує відповідна резолюція Ради безпеки ООН. Крім того Статут закріплює право (без резолюцій РБ ООН): а) кожної держави у випадку агресії проти неї на відповідні адекватні дії та б) право на заходи регіональної безпеки проти держави-агресора.

Прийняття Статуту активізувало формування кодифікацію міжнародного права, яке до цього було переважно звичаєвим: відбулося швидке і ефективна прийняття міжнародних угод, а також заснування на основі частини таких угод міжнародних міжурядових установ: отже кодифікація міжнародного права та інституціалізація міжнародних відносин стали глобальним історичним явищем лише в останні десятиліття ХХ ст. Уніфікація дипломатичного протоколу і діяльність Міжнародного суду ООН доповнили ці складові сучасного міжнародного правопорядку.

1. **Міжнародні стандарти «інформаційних прав» людини, основні характеристики інформаційного громадянського суспільства**

Можна констатувати, що міжнародні стандарти «інформаційних прав» людини почали формуватися ще в перші роки діяльності ООН. У «Загальній Декларації Прав Людини», прийнятій Резолюцією Генеральної асамблеї ООН від 10 грудня 1948 року, право на інформацію визначене у статті 19: «Кожна людина має право на свободу переконань і вільне їх вираження, це право включає свободу безперешкодно дотримуватися своїх переконань, свободу шукати й отримувати інформацію та ідеї будь-якими засобами, незалежно від державних кордонів».

Проте резолюції міжнародних організацій, навіть ГА ООН – формально не мають юридично обов’язкової сили. Таку силу в міжнародному праві мають лише норми міжнародних договорів (назви яких можуть бути різні, найчастіше: договір, угода, домовленості, конвенція, трактат, пакт, але не декларація!). Договірне закріплення положень Загальної декларації прав Людини на універсальному рівні відбулося лише з набуттям чинності двома міжнародними договорами: Пактом з громадянських і політичних прав та Пактом про соціальні, економічні та культурні права (обидва прийняті в 1966 р., набули чинності в 1976 р.) (див., зокрема, статті 16-20).

На межі ХХ-ХХІ століття з загальним усвідомленням основних рис інформаційного суспільства були прийняті міжнародні акти декларативного характеру, на основі яких нині в окремих провідних галузях розроблюються проекти міжнародних угод. Серед таких основними є: Окінавська Хартія глобального інформаційного суспільства 22 липня 2000 р. і Декларація принципів «Побудова інформаційного суспільства – головне завдання нового тисячоліття» від 12 грудня 2003 р.).

Зокрема, відповідно до Окінавської хартії (прийнятої на саміті «G8»):

1. Інформаційно-комунікаційні технології (ІКТ) є одним з найбільш важливих чинників, що впливають на формування міжнародного співтовариства ХХІ століття. Їх революційний вплив торкається способу життя людей, їхньої освіти і трудової діяльності, а також взаємодії влади і громадянського суспільства. ІКТ стає життєво важливим стимулом розвитку світової економіки.

2. Зміст економічної та соціальної трансформації, забезпеченої ІКТ, полягає в їхній здатності сприяти людям і суспільству в використанні знань та ідей. Інформаційне суспільство дозволить людині ширше використовувати свій потенціал і реалізовувати свої прагнення. ІКТ повинні служити досягненню взаємодоповнюючих цілей з забезпечення сталого економічного зростання та підвищення суспільного добробуту, стимулювання соціальної злагоди та повного розкриття людського потенціалу, зміцнення демократії, прозорого та відповідального управління, реалізації прав людини, розвитку культурного різноманіття та зміцнення міжнародного миру і стабільності. Досягнення цих цілей потребує розробки ефективних національних та міжнародних стратегій.

3. …Стабільність інформаційного суспільства будується на демократичних цінностях, таких як вільний обмін інформацією і знаннями, взаємна терпимість і повага до особливостей інших людей.

Використання можливостей цифрових технологій Хартія пов’язує з поглибленням взаємоповаги до різних культурних традицій через діалог цивілізацій, а також з забезпеченням державами на основі міжнародної допомоги подолання «електронно-цифрового розриву» в технічних можливостях різних держав – з метою залучення всього населення планети до інформації, що поширюється інформаційно-комунікаційними засобами. Хартія закликає до політичного, нормативного і мережевого забезпечення, поліпшення технічної сумісності й розширення доступу до ІКТ, зокрема на основі зниження витрат.

Важливим принципом інформацій ного суспільства має стати загальна спрямованість використання ІКТ на зміцнення людського потенціалу, зокрема через забезпечення ефективної базової освіти, а також розширення системи пожиттєвого навчання для збільшення можливостей отримати гідну роботу в обновлюваних умовах розвитку ІКТ.

***Установи ООН, відповідальні за координацію міжнародної інформаційної діяльності***

Класифікація міжнародних організацій (далі МО) має кілька критеріїв, тісно пов’язаних з їхнім правовим статусом.

По-перше, це критерій суб’єктності членів: МО поділяються на дві великі групи – міждержавні (міжурядові) та неурядові, значення яких невпинно зростає в сучасному міжнародному співробітництві. Неурядові міжнародні установи утворюються з участю фізичних чи юридичних осіб, громадських об’єднань та рухів, в них припускається і «змішане» членство, коли, крім недержавних структур, до них входять і певні державні організації (наприклад, Міжнародна рада наукових спілок включає міжнародні наукові об’єднання, академії, національні наукові центри, наукові асоціації та урядові структури). Головне, що неурядові МО не мають відношення до офіційної владної діяльності держав.

Міжнародні міжурядові організації є основною інституційною формою сучасного міжнародного правопорядку. Це офіційне об’єднання держав з певною метою, засноване договором, що має свій Статут і робочі органами, наділена статусом публічної юридичної особи і є суб’єктом міжнародного права.

Міжнародна правосуб’єктність МО є похідною і функціональною, а також для кожної МО – унікальною: похідною – тому, що всі повноваження (права і обов’язки) їй делегують наділені первинною правосуб’єктністю суверенні держави; функціональною – тому, що обсяг правосуб’єктності МО (обсяг її прав і обов’язків) має бути необхідним і достатнім для досягнення мети, заради якої створена ця МО. Отже для кожної МО обсяг її правосуб’єктності є унікальним, на відміну від держав, міжнародна правосуб’єктність яких рівна, в силу того що кожна держава суверенна.

В найбільш загальній формі права й обов’язки будь-якої організації закріплюються в її установчому акті, конкретизуючись чи доповнюючись у актах її вищих і виконавчих органів та в угодах між організаціями. Отже при тому, що МО наділені самостійною волею, відмінною від простої суми воль держав-членів організації, її правосуб’єктність не є суверенною, і жодна організація без згоди держав-членів не може вчиняти дії, що зачіпають інтересів її членів.

Міжурядові організації мають штаб-квартири і необхідну для ефективного здійснення своїх функцій систему головних (основних) та допоміжних органів, що включають три рівні: 1) Вищі органи (де представлені всі держави члени; 2) виконавчі й адміністративні органи; 3) органи з врегулювання конфліктів. Зазначимо, що виконавчі органи деяких спеціалізованих міжнародних організацій мають дуже широкі повноваження, зокрема приймають обов’язкові для виконання державами-членами резолюції (МВФ, ІКАО, ІМО, Союз електрозв’язку, МОП).

Система Організації Об’єднаних Націй включає:

А. Саму Організацію Об’єднаних Націй з її основними й допоміжними органами, створеними відповідно до Статуту і актів органів ООН.

Б. Систему спеціалізованих міжурядових установ, зв’язаних з ООН особливими угодами.

ООН включає дві групиорганів:

Першу групу складають шість Головних органів (Генеральна асамблея, Рада Безпеки, Економічна й Соціальна рада, Рада з опіки, Секретаріат, Міжнародний Суд ООН), створених відповідно до Статуту ООН;

Другу групу складають інші (допоміжні) органи. Статутом ООН (ст. 7) передбачено їх створення, по необхідності, на основі односторонніх актів (резолюцій) таких її головних органів (передовсім ГА ООН, Рада безпеки і ЕКОСОР. Допоміжні органи мають певні ознаки міжурядових організацій:

1. Окремі джерела фінансування (деякі з них мають свій фонд фінансування, незалежний від бюджету ООН);
2. Окрема штаб-квартира;
3. Окремі представництва держав при цих органах;
4. Можливість входження до їхнього складу держав-нечленів ООН;
5. Правомочність укладати договори в межах їхньої компетенції;

***Спеціалізовані організацій системи ООН***

Спеціалізована організація (установа) системи ООН –цесамостійна міжнародна організація, створена на основі міжурядових угод, часто значно раніше ООН. Така МО пов’язана з ООН (через ЕКОСОР) спеціальною угодою про співробітництво (ст.ст. 57 і 63 Статуту ООН):

1. Організація Об’єднаних Націй з питань продовольства й сільського господарства (ФАО), заснована у 1945 р., штаб-квартира у Римі.
2. Міжнародна організація праці (МОП, створена у 1919 р., з 1946 р. – спеціалізована організація системи ООН, штаб-квартира у Женеві (Україна член з 1954 року).
3. Організація Об’єднаних Націй з питань освіти, науки й культури (ЮНЕСКО), утворена у 1946 р., штаб-квартира знаходиться у Парижі, (Україна член з 1954 р.);
4. Міжнародний союз електрозв’язку (МСЭ), створений у 1865 році, з 1947 року – спеціалізована установа системи ООН, штаб-квартира у Женеві (Україна – член з 1947 року).
5. Міжнародний валютний фонд (МВФ), створений Бреттон-Вудськими домовленостями у 1944 році, штаб-квартира – у Вашингтоні, (Україна – член з 1992 р.).
6. Міжнародний банк реконструкції й розвитку (МБРР) - головна установа Світового банку, також створений Бреттон-Вудськими домовленостями у 1944 році, штаб-квартира – у Вашингтоні, (Україна – член з 1992).
7. Всесвітня організація з охорони здоров’я (ВООЗ), спеціалізована установа системи ООН з 1947 р., штаб квартира у Женеві, (Україна – член з 1992 року).
8. Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО), створена Чиказькою конвенцією 1944 р., з 1947 року – спеціалізована установи системи ООН, штаб-квартира у Монреалі, (України член з 1954 р.).
9. Всесвітній поштовий союз (ВПС), створений 1874 року, з 1948 році – спеціалізована установа, штаб-квартира у Берні, (Україна – член з 1947 р.).
10. Міжнародна фінансова корпорація (МФК) – підрозділ Світового банку, створена у 1956 році з метою надання допомоги у комерційному фінансуванні приватних підприємств, штаб-квартира – у Вашингтоні, (Україна – член з 1993 р.)
11. Міжнародна морська організація (ІМО), з 1958 року – спеціалізована організація системи ООН, штаб-квартира – у Лондоні, (Україна має членство з 1994 року).
12. Міжнародна асоціація розвитку (МАР) – підрозділ Світового банку, створена у 1960 р. з метою надання допомоги на пільгових умовах країнам, що розвиваються.
13. Всесвітня метеорологічна організація (ВМО), створена у 1878 р., з 1961 р. – спеціалізована установа системи ООН, штаб-квартира у Женеві, (Україна має членство з 1951 р.).
14. Всесвітня організація інтелектуальної власності (ВОІВ), заснована у 1967 р. Стокгольмською конвенцією, штаб-квартира – у Женеві, (Україна – член з 1970 року);
15. Міжнародний фонд сільськогосподарського розвитку (ІФАД), заснований у 1976 році.
16. Організація Об’єднаних Націй з промислового розвитку (ЮНІДО), створена в 1967 році як допоміжний орган ООН, у 1985 році вона трансформувалася у спеціалізовану організацію системи ООН. (Україна – член з 1985 року).
17. Найпізніше (у 2003 році) спеціалізованою організацією системи ООН стала Всесвітня організація з туризму (ВОТ), створена у 1972 р., штаб-квартира в Мадриді (Україна - член організації з 1997 року).

Окремі специфічні домовленості зв’язують ООН з СОТ і МАГАТЕ, які не входять до складу спеціалізованих установ. Світова організація торгівлі пов’язана з ООН через угоди з ЮНКТАД, групою Світового банку, ВОІВ та багатьма іншими спеціалізованими організаціями системи ООН. МАГАТЕ зв’язана угодою З ООН через Раду Безпеки.

Всі зазначені установи так чи інакше торкаються міжнародно-правового регулювання або (і) використання ІКТ.

1. **Міжнародні стандарти в регулюванні інформаційно-комунікаційних послуг**

Створення Світової організації торгівлі (СОТ) на основі ГАТТ-47 відбулося шляхом прийняття Маракеської угоди 1994 року і пакету додатків які, в свою чергу є самостійними угодами з власними додатками, що регулюють міжнародну торгівлю товарам (Додаток 1 А); послугами (Додаток 1Б) і правам інтелектуальної власності (угода TRIPS), а також процедури обговорень актуальних питань торгівлі (Додаток ІІ) і розв’язання торговельних спорів (Додаток ІІІ). всі ці угоди є без винятків і застережень обов’язковими для держав-членів СОТ і становлять єдиний змістовний комплекс – «Маракеський пакет», що забезпечує системне регулювання міжнародної торгівлі.

Міжнародні стандарти в регулюванні інформаційно-комунікаційних послуг забезпечує додаток 1в до угоди (ГАТС) – Генеральна угода з торгівлі послугами. в самій угоді яка є рамковою кодифіковані загальні принципи торгівлі послугами, тоді як регулювання конкретних напрямів зафіксовані в додатках до самої ГАТС. Такими є два додатка з регулювання телекомунікаційних послуг, додаток з регулювання авіаперевезень, два додатка з фінансових послуг. Всі вони торкаються і регулювання питань використання ІКТ.

Створення й використання баз даних, автоматизованих систем управління, систем проектування та освітніх систем, локальних та глобальних комп’ютерних мереж – регулюються в частині загальних умов регулювання прав інтелектульаної власності угодою TRIPS а також спеціальними угодами (зокрема, Вашингтонською конвенція про захист права авторів інтегральних мікросхем 1989 р.)

Світова система Інтернет, попри свою значимість, ще не має договірної міжнародно-правової основи для регулювання свої діяльності і керується необов’язковими положеннями декларативного характеру (декларації і «кодекси добропорядної поведінки» операторів), і реально регулюється нарівні національних законодавств. міжнародні стандарти та національне право, що застосовується до відносин в системі Інтернет.

Окремо слід виділити мережі, через які здійсюються міжнародні розрахункові операції. Найбільш відомою в цій царині є система СВІФТ – «Товариство світових міжбанківських каналів зв’язку», засноване в 1973 році, яке налічує нині 239 учасників з 15 країн.

Регулювання комерційного використання супутників забезпечується угодами в сфері космічної діяльності (про що йтиметься в наступних лекціях)

**5. Міжнародне протистояння злочинному втручанню в автоматизовані системи управління транспортом і комунікаціями.**

Як вважає І. Забара, початок міжнародного співро­бітництва у боротьбі із злочинним використанням ІКТ стала кон­ференція Ради Європи з економічних аспектів злочи­нів, що відбулась ще у 1976 році.

На рівні ООН у резолюціях ГА ООН і ЕКОСОР було виділено регулювання ключових питань в цій сфері:

1) боротьба із злочинним використанням ІТ (Резолюції ГА ООН «Боротьба із злочинним використанням інформаційних техно­логій» № 55/63 від 4 грудня 2000 року, № 56/121 від 19 грудня 2001 року);

2) міжнародна інформаційна безпека (Резолюції ГА ООН «Досягнення в сфері інформації та кому­нікації в контексті міжнародної безпеки» № 53/70 від 4 грудня 1998 року (і ще біля десятка резолюцій);

3) формування глобальної культури кібербезпеки і захист найважливіших інформаційних структур (Ре­золюції ГА ООН «Створення глобальної культури кібербезпеки і захист найважливіших інформацій­них структур» №57/239 від 20 грудня 2002 року, № 58/199 від 23 грудня 2003 року, № 64/211 від 21 грудня 2009 року).

Крім того, ЕКОСОР при­йняла кілька резолюцій щодо захисту персональних даних (Резолюції ЕКОСОР «Міжнародне співробітництво у справі щодо попередження і розслідування шах­райства, злочинного неправомірного використання і фальсифікації особистих даних і пов'язаних з ними злочинів, а також переслідування та покарання за них» № 2004/26 від 21 липня 2004 року, № 2007/20 від 26 липня 2007 року).

Всесвітній саміт з інформаційного сус­пільства (відбувся в два етапи – у Женеві 2003 року і Тунісі 2005 р.) головну роль у координації діяльності держав відвів Міжнарод­ному союзу електрозв'язку, внаслідок чого МСЕ пройняв Глобальну програму кібербезпеки (2007 рік), яка ви­значила цілі, принципи і стратегії розробки моделей законодавства в сфері боротьби з комп'ютерною зло­чинністю. В якості першочергових цілей Глобальної програми було визначено: 1) Формування стратегій розробки типового законодавства з боротьби із кіберзлочинністю, яке можна застосовувати у глобаль­ному масштабі і яке буде сумісним з чинними націо­нальними і регіональними законодавчими актами; 2) формування глобальних стратегій для створення належних національних і регіональних організацій­них структур, а також політики в області боротьби із кіберзлочинністю; 3) розробка стратегії для встановлення прийнят­них на глобальному рівні мінімальних критеріїв без­пеки та схем авторизації апаратних засобів, програм­них додатків і систем; 4) розробку стратегій для створення глобальної структури для нагляду, оповіщення і реагування на інциденти для забезпечення міжнародної координа­ції діяльності; 5) розробка глобальних стратегій для створення і утвердження загальної і спеціальної системи цифро­вої ідентифікації, а також необхідних організаційних структур в цілях визнання цифрових посвідчень осо­би без врахування географічних кордонів; 6) розробка глобальної стратегії в цілях сприяння розвитку людського і інституційного потенціалів для збільшення знань та ноу-хау; 7) підготовка пропозицій на основі глобальної стратегії, заснованої на участі багатьох зацікавлених сторін, в цілях налагодження міжнародного співро­бітництва, діалогу та координації діяльності.

Крім співробіт­ництва на глобальному рівні важливу роль відіграє регіональне спів­робітництво держав. Зокрема, Радою Європи розроблена Конвенція про кіберзлочинність (підписана 23.11 2001 р., чинна з 01.07. 2006 р.), членом якої є й Україна. У рамках Європейського Со­юзу діють програми «Безпечний Інтернет» (1999-2004 рр.), «Без­печний Інтернет Плюс» (2005-2008 рр.), «Безпеч­ний Інтернет 2009-2013 рр.».

З 2011 року в Гаазі діє Європейський центр боротьби з кіберзлочинністю.

**Лекція № 2.**

**Міжнародно-правові принципи захисту інформації в системі прав інтелектуальної власності**

ПЛАН

1. Юридичний зміст прав ІВ і варіативність його реалізації
2. Комерційна таємниця та інші обмеження вільного руху інформації
3. Міжнародно-праве забезпечення захисту прав ІВ
4. Інституційне забезпечення захисту прав ІВ

**Література**

1. Угод про торгові аспекти прав інтелектукальної власності // http://portal.rada.gov.ua
2. Окінавська Хартія глобального інформаційного суспільства від 22 липня 2000 р. // http://portal.rada.gov.ua
3. Декларація принципів «Побудова інформаційного суспільства – головна задача нового тисячоліття» від 12 грудня 2003 р. // http://portal.rada.gov.ua
4. Офіційний переклад нормативних актів Євросоюзу в сфері інформаційно-комунікаційних технологій. – К.: Міжнародний фонд відродження, 2002. – 219 с.
5. Бабкин С.А. Право, применимое к отношениям, возникающим при использовании «Интернет»: основные проблемы. – М.: АО «Центр ЮрИнфоР», 2003, - 69 с.
6. Гриняев С.Н. Поле битвы – киберпространство: Теория, приемы, средства, методы и системы ведения информационной войны. – Минск: Хорвест, 2004. – 448 с.
7. Кормич Б.А. Інформаційна безпека: організаційно-правові основи: Навчальний посібник. - К.: Кондар, 2004. – 383 с.
8. **Юридичний зміст прав ІВ і варіативність його реалізації**

Інститут захисту ПІВ має в основі виключне право авторів та інших набувачів на отримання вигоди від об’єктів захисту. Початково в міжнародному праві принципи захисту ПІВ виникли як в процесі творчої діяльності, яка є діяльністю «для людей», тобто для публічного блага. Тому за загальним, природним праворозумінням, твори чи винаходи, чи добре ім’я виробника певної продукції, захищене ПІВ, мали стати загальнолюдським надбанням, а вдячне людство (через кожну державу окремо) крім того, що наділяло творців певними почесними особистими немайновими правами, надавало їм на певний час виключні права розпоряджатися своїми майновими правами ІВ, для отримання доходу з результатів своєї творчої праці. Три міжнародні угоди прийняті в кінці ХІХ століття мали предметом 1) винаходи і корисні моделі (Паризька конвенція з охорони промислової власності від 20 березня 1983 р.), 2) Бернська конвенція про захист літ-них і худ-ніх творів від 09.09 1886 р.) літературні і художні твори та 3) товарні і фабричні знаки (Мадридська конвенція про міжнародну реєстрацію фабричних і товарних знаків 14.04.1891 р.).

Різноманіття ПІВ з часом зростає. У Конвенції про заснуван­ня Всесвітньої організації інтелектуальної власності (1967) зазна­чено, що ІВ включає права, пов'язані з такими об’єктами:

1) літературними, художніми і науковими творами;

2) виконавчою діяльністю артистів, звукозаписом, радіо- та телевізійними передачами;

1. винаходами у будь-якій галузі людської діяльності;
2. науковими відкриттями;
3. промисловими зразками;

6) товарними знаками, знаками обслуговування, фірмовими назвами та комерційними позначеннями;

7) запобігання недобросовісній конкуренції

В Цивільному кодексі України (ст. 420) виділено 12 об’єктів ПІВ.

Сучасне деформоване розуміння особистих прав призвело й до невиправданого розширення обсягу прав ІВ. Це, зокрема, очевидно з загальної ситуації, коли шедеври творчості чи фундаментальні, важливі для поступу людства винаходи забиваються «інформаційним шумом» від тяжб з приводу банальних творів чи загалом непринципових вдосконалень. Натомість найшвидше зростає кількість тяжб за товарні знаки, бренди, та інші самі по собі не корисні для людини речі, цінність яких власне й полягає в тому, щоб невиправдано, з точки зору здорового глузду, збільшити ціну товару. Ще менше відповідає первинній ідеї ПІВ як продукту «творчої діяльності на благо всього людства» віднесені нині до ПІВ схеми мереж торгівлі чи надання послуг (франчайзинг), що фактично є пірамідами, в яких нижчі ланки нещадно експлуатуються вищими а ті, в свою чергу, намагаються отримати прибуток за рахунок споживача. Отже віднесені нині до прав ІВ і захищені міжнародним і національним правом повноваження, іноді виявляються продуктами дуже специфічної діяльності, яка ніяк не збагачує ні людство ні його культурну спадщину.

У сучасній міжнародній торгівлі переважна більшість товарів і послуг мають своїми складовими об’єкти прав ІВ. Зростання міжнародного руху прав інтелектуальної власності (далі ПІВ) відбувається на трьох рівнях:

близько 1% складає безпосередня торгівля об’єктами прав ІВ;

другий рівень полягає у збільшенні додаткової вартості товарів і послуг в середньому до 20%, за рахунок місткості в них об’єктів ПІВ;

зрештою від 50% у 1985 році до 100% з 1995 року збільшилася на ринку частка товарів і послуг, що мають об’єкти ПІВ.

Значну частку у світовій торгівлі (близько 5%) складає і контрафактна продукція, де неконтрольовано використовуються не оплачені права ІВ, які захищені і строки захисту яких не спливли.

Співвідношення ПІВ і право власності та ін. речових прав

По-перше термін «інтелектуальна власність» може ввести в оману, оскільки «власність» свідчить про те, що власник ПІВ є власником майнових прав. Проте держави включають в обсяг ПІВ не лише майнові, а й особисті немайнові права особи-власника ПІВ – тобто всю повноту прав особи «на результат його інтелектуальної, творчої діяльності або на інший об’єкт ПІВ, визначений Кодексом чи іншим законом» (ст. 418 ЦКУ). Отже має місце своєрідне «розщеплення» прав творця на майнові та особисті немайнові, чого не існує в інших категоріях речових прав.

Особисті немайнові права (авторство, право на використання свого імені тощо,) пов’язані з особистістю автора (винахідника) і не можуть бути відчужені, хоча й можуть бути предметом захисту його близьких.

Майнові права на ПІВ у загальному вигляді зводяться до ви­ключного права на використання об’єкта ПІВ у будь-якій формі та у будь-який спосіб з метою отримання доходу. Майнові права можуть бути відчужені, тобто бути предметом цивільного обігу. Майнові ПІВ можуть бути доведені до абсурду: в багатьох правових системах їх власник може навіть знищити об’єкт ПІВ, внаслідок чого людство так його й не отримає. Це навіть власник речі, наприклад нерухомості, має право ро­бити далеко не завжди.

По-друге, на відміну від права власності, яке «слідує за річчю» і визнається за власником речі скрізь, тобто правопорядками різних держав, право ІВ обмежене як в просторі, так і в часі. В просторі тому, що захищаються тільки в межах тієї держави, де вони виникли чи були визнані у законному порядку (залежно від умов захисту конкретних прав): наприклад, твір, опублікований в одній державі, загалом може бути виданий в іншій без згоди автора і навіть без виплати йому гонорару, або патент, що захищає виключні права його власника в одній державі, не захищає ці права в державах, де вони не захищені і т.п. В часі права ІВ обмежені тому, що за загальним міжнародно-правовим підходом всі продукти творчої діяльності людей створюються для блага всього людства і є його культурною спадщиною: отримання ж творцем на певний час виключних майнових прав – лише «акт вдячності людства» – надання йому можливості за його витвір отримувати самому й контролювати отримання доходів іншими. Після визначеного часу твір чи винахід стає надбанням всього людства, для якого він і був створений.

По-третє право власності на річ і право власності на права ІВ не пов’язані між собою (як це зазначено в ст. 419 ЦКУ) власник речі, що містить об’єкт ПІВ не є власником цих ПІВ, в той же час власник ПІВ, які місить річ, може не бути власником речі.

1. **Комерційна таємниця та інші обмеження вільного руху інформації**

У найзагальнішому вигляді об’єкти ПІВ по­діляються на дві великі групи: 1) авторські і суміжні права та 2) права промисло­вої власності.

Перші виникають з моменту створення або виконання самого твору, хоча й можуть підтверджуватися відповідним державним актом.

Другі виникають тільки з виданням державного акту, що підтверджує такі права. Нині важливу роль відіграють засоби індивідуалізації: (фірмові найменування, товарні знаки, географічні позначення тощо), захист яких також вимагає отримання державного захисного акту.

До об’єктів захисту ПІВ відноситься також комерційна таємниця, особливістю захисту якої є те, що умови технічної її охорони забезпечує сам суб’єкт, який хоче її захистити. Держава лише забезпечує юридичне право такого захисту. В ЦКУ комерційній таємниці присвячена Глава 46. Відповідно до Ст. 505 ЦКУ «Комерційною таємницею є інформація, яка є секретною в тому розумінні, що вона в цілому чи в певній формі та сукупності її складових є невідомою та не є легкодоступною для осіб, які звичайно мають справу з видом інформації, до якого вона належить, у зв'язку з цим має комерційну цінність та була предметом адекватних існуючим обставинам заходів щодо збереження її секретності, вжитих особою, яка законно контролює цю інформацію. Комерційною таємницею можуть бути відомості технічного, організаційного, комерційного, виробничого та іншого характеру, за винятком тих, які відповідно до закону не можуть бути віднесені до комерційної таємниці. Стаття 506 визначає перелік майнових прав ІВ на комерційну таємницю: 1) право на використання комерційної таємниці; 2) виключне право дозволяти використання комерційної таємниці; 3) виключне право перешкоджати неправомірному розголошенню, збиранню або використанню комерційної таємниці; 4) інші майнові права інтелектуальної власності, встановлені законом. Майнові права ІВ на комерційну таємницю належать особі, яка правомірно визначила інформацію комерційною таємницею, якщо інше не встановлено договором.

Відповідно до Ст.507, органи державної влади зобов'язані охороняти від недобросовісного комерційного використання інформацію, яка є комерційною таємницею та створення якої потребує значних зусиль і яка надана їм з метою отримання встановленого законом дозволу на діяльність, пов'язану з фармацевтичними, сільськогосподарськими, хімічними продуктами, що містять нові хімічні сполуки. Ця інформація охороняється органами державної влади також від розголошення, крім випадків, коли розголошення необхідне для забезпечення захисту населення або не вжито заходів щодо її охорони від недобросовісного комерційного використання.

Захист інших категорій інформації регулюються спеціальними законами України (Про інформацію 1992 р.; Про науково-технічну інформацію 1993 р.; Про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах 1994 р.; Про інформаційні агентства 1995 р. Про Державну службу спеціального зв'язку та захисту інформації України 23 лютого 2006 року

Кілька слів слід сказати про питання добросовісної конкуренції, які можуть виникати, передовсім, в зв’язку з неправомірне збирання розголошення та використання комерційної таємниці, обмежень свободи підприємництва в ліцензійних угодах, через недобросовісне використання ділової репутації суб’єкта господарювання тощо. Ці питання регулюються також в національному законодавстві, зокрема в Законом України Про захист економічної конкуренції 1993, яким було засновано Антимонопольний комітет України, в ЗУ Про захист від недобросовісної конкуренції 1996 р. Захист від недобросовісної конкуренції визначено як окремий напрям в Угоді TRIP”s (див нижче).

1. **Міжнародно-правове (конвенційне) забезпечення захисту ПІВ**

механізми захисту ПІВ почали формуватися в межах національних законодавств провідних держав. Конвенції, прийняті в кінці ХІХ столітті не змінили механізмів захисту (вони залишилися національними), але держави – члени конвенцій встановили за правило надавати національний режим іноземним авторам і винахідникам, які бажали захистити свої права під їх юрисдикцією – на пріоритетних умовах.

***Права промислової власності***

Загальні умови захисту прав промислової власності регулює Паризька конвенція з охорони промислової власності від 20 березня 1983 р. (чинна редакція 1967 р.) (членство – більше ніж 160 држ.). На базі конвенції було засновано Міжнародне бюро промислової власності (нині діє в складі ВОІВ).

Основна мета конвенції полягала не в уніфікації патентного законодавства і не у впровадженні матеріальних міжнародних норм з захисту «міжнародного патенту», а у спрощенні механізмів охорони. Конвенція затвердила на міжнародному рівні принцип територіальності захисту у праві промислової власності: він полягає в тому, що технічне досягнення визнається тільки внаслідок прийняття рішення відпо­відним державним органом (патентним відомством) і тільки у разі надання ним спеціального охоронного документа (патенту, свідоцтва).

Крім цього принципу було впроваджено два захисні принципи:

а. Національний режим для іноземців-громадянам держав-членів;

б. Два різновиди «пріоритетів» для винахідників держав-членів: 1) конвенційний пріоритет надавав особі, що подала заявку, на патент в одній Д-Ч. пріоритет подати заявку в кожні іншій Д-Ч. 2) виставковий – тимчасова охорона новизни об’єктів ПІВ, представлених на міжнародних виставках: експонування об’єкту не позбавляло їх новизни, срок приорітету обчислювався з моменту виставки.

За Конвенцією, визнання пропозиції винаходом, промисловим зраз­ком чи корисною моделлю (дизайном) здійснюється за допомогою патенту (свідоцтва), форма та порядок видачі якого встанов­люється національним законодавством. У багатьох країнах до ви­находу, окрім вимоги новизни і можливості промислового відтворення, пред'являється та­кож вимога корисності. При вивозі товару за кордон висувається також вимога патентної чистоти (тобто, необхідно з'ясувати, чи не підпаде товар на території іноземної держави під дію патентів, що належать третім особам).

Інші важливі договори, що стосуються захисту промислової власності: Договір про патентну кооперацію (РСТ) від 19 липня 1970 р., який забезпечують спрощену процедуру отримання міжнародного патенту і Договір про патентне право (PLT) від 01.06.2000, який інфікує умови подання заявок і регулює діяльність світової системи пошуку запатентованих винаходів.

З інших питань захисту промислової власності:

Міжнародна конвенція по охорону нових сортів рослин від 2.12.1961 р. (переглянута 23.10.1978 р.).

Будапештський договір про міжнародне визнання депонування мікроорганізмів з метою патентної процедури від 28. 04.1977 р.

Держави СНД 9.09.1994 р. підписали у Москві Євразійську патентну конвенцію, яка набула чинності 12.08.1995 р.

*Засоби індивідуалізації*

З цих питань захисту ПІВ укладено такі міжнародні угоди:

Мадридська конвенція про міжнародну реєстрацію фабричних і товарних знаків 14.04.1891 р. Перегляда­лася: 14.12 1900 (Брюссель); 2.06.1911 р. (Вашингтон); 6.11.1925 р. (Гаага); 2.06.1934 р. (Лондон); 15.06.1957 р. (Ніцца) та 14.07.1967 р. (Стокгольмський акт, що доповнює Угоду). Остання редакція 2.10 1979 р.

Договір про реєстрацію товарних знаків (Відень, 12 червня 1973 р.)

Договір про закони щодо товарних знаків (ТLT) (Женева, 27.10.1994 р.)

Ніццька угода про міжнародну класифікацію виробів і послуг для реєстрації знаків 15.061957 р.

Найробійський договір про охорону олімпійського символувід 26.09.1981 р.

Гаазька угода про міжнародну реєстрацію промислових зразків від 06.11.1925 р.

***Авторські й суміжні права***

Бернська конвенція про захист літературних та художніх творів від 09.09 1886 р. (ред. 1971 року Паризький акт, чинна ред. 1979 року, 147 держав-членів) захищає авторські (нові редакції й суміжні) права – надає нац. режим, тобто незалежно від громадянства країни надають авторам однаковий режим (за винятком «країни походження твору», де режим може бути більш сприятливий).

Згідно зі ст. 1 Конвенції, утворено Союз для охорони прав авторів на їх літературні і художні твори (Бернський Союз).

Текст Конвенції неодноразово переглядався: 1908 р. (Берлін), потім-у 1928 р. (Рим), 1948 р. (Брюс­сель), 1967 (Стокгольм) та у 1971 р. (Париж). Найбільш повно Конвенція діє у вигляді Паризького Акта від 24.07.1971 р., зміне­ного 2.10.1979. р. Саме цей текст ратифіковано З-ном України від 31.05.1995 р. (чинна для України з 25.10.1995 р.)

Крім основоположної Бернської конвенції в сфері авторських та суміжних прав були прийняті:

Всесвітня (Женевська) конвенція про авторське право ЮНЕСКО 06.05.1952 р.

Міжнародна конвенція про охорону прав виконавців, ви­робників фонограм і організацій мовлення (Римська конвенція) 26 жовтня 1961 р.

Женевська конвенція про охорону інтересів виробників фонограм від незаконного відтворення від 29.10.1971 р. (членство бл. 70-ти держав)

Брюссельська конвенція про поширення несучих програми сигналів, що передаються через супутники. від21.05.1974 р. і набула загальної чинності 25 серпня 1979 р. Станом на 15.07.2002 р. Конвенція налічувала 24 держави-члена. Україна участь в цій Конвенції не бере.

Договір ВОІВ про виконання і фонограми 20.12.1996 р.

На рівні СНД у 24.09.1993 р. у Москві укладена Угода про співробітництво в галузі охорони авторського права і суміжних прав.

До групи цих угод також можна віднести Вашингтонський договір про інтелектуальну власність стосовно інтегральних мікросхем від 26.05.1989 р

Основоположною інституційною угодою стала Стокгольмська конвенція про заснування ВОІВ від 14 липня 1967 р.

Крім того, є дві важливі для захисту культурної спадщини (лише опосередковано пов’язаних з приватними правами ІВ) міжнародні угоди:

Конвенція про захист об’єктів культурної спадщини під час збройних конфліктів 1954 р.

Конвенція ЮНЕСКО про захист об’єктів культурної і природної спадщини людства 1972 р.

***Регулювання захисту ПІВ в системі СОТ***

15 квітня 1994 р. за результатами уругвайського раунду (останнього восьмого) ГАТТ-47 було прийнято Маракеську угоду про заснування Світової організації торгівлі (СОТ). Сама угода стала установчим договором СОТ, тоді як основні норми і принципи регулювання міжнародної торгівлі викладені в перших т рої додатках, які є невід’ємною складовою Маракеської угоди (Маракеський пакет). Додаток І регулює власне торгівлю, включаючи додатки 1а (13 актів що регулюють різні аспекти торгівлі товарами); додаток 1в (Угода GATS, General agreement on trade service) з власними додатками регулює торгівлю послугами (додатки до GATS присвячені окремим видам послуг), додаток 1с Угода TRIP’s (Trade related intellectual properties) – регулює торгівлю правами ІВ. Додаток ІІ регулює процес врегулювання торгових спорів. Додаток ІІІ – процедуру проходження торгових переговорів.

Угода TRIP’s в Додатку 1с до Маракеського пакету – є першим і єдиним договором, що охоплює всі аспекти інтелектуальної власності і надає цьому сектору правовий режими мінімального правового захисту, який включає засоби як національного, так і міжнародного рівня.

 Структура TRIP’s включає такі підрозділи:

**Частина I.** Загальні положення та основні принципи (ст. 1-8)

**Частина II.** Стандарти щодо наявності, сфери дії та використання прав інтелектуальної власності

Розділ 1: Авторське право та суміжні права (ст. 9-14)

Розділ 2: Товарні знаки (статті 15-21)

Розділ 3: Географічні зазначення (22-24)

Розділ 4: Промислові зразки (25-26)

Розділ 5: Патенти (27-34)

Розділ 6: Компонування (топографії) інтегральних мікросхем (35-38)

Розділ 7: Захист нерозголошуваної інформації (39)

Розділ 8: Контроль за практикою антиконкурентних дій у договірних ліцензіях (40)

**Частина III**. Захист прав інтелектуальної власності

Розділ 1: Загальні зобов'язання (41)

Розділ 2: Цивільно-правові та адміністративні процедури і засоби правового захисту (42-49)

Розділ 3: Тимчасові заходи (50)

Розділ 4: Спеціальні вимоги щодо заходів на кордоні ( 51-60)

Розділ 5: Кримінальні процедури (61)

**Частина IV.** Набуття та підтримання чинності прав інтелектуальної власності та відповідні процедури inter partes (статті 62)

**Частина V**. Запобігання та врегулювання суперечок (статті 63-64)

**Частина VI.** Домовленості на перехідний період (статті 65-67)

**Частина VII.** Інституційні домовленості: заключні положення (68-73)

В TRIP’s зазначено що право ІВ є приватним правом. Отже захист держави воно отримує лише за ініціативою самого власника ПІВ. Проте міжнародні угоди і TRIP’s, встановлюють правила і стандарти захисту ПІВ державою. Тими, суб’єктами, які повинні виконувати правила TRIP’s, видаючи відповідне законодавство і створюючи відповідні інституції, є держави-члени. Бенефіціарами ж міжнародного режиму, встановленого TRIP’s є особи, що подають заявку на захист своїх прав. Таким чином, TRIP’s стає частиною «юридичного надбання», на яке приватні особи можуть вказати при розгляді спорів з прав ІВ в національних судах: це ще не пряма дія міжнародного права, але вплив TRIP’s здійснюється таким чином, що суддя відхилить будь-яку національну норму, якщо вона суперечитиме міжнародній нормі TRIP’s, що регулює це питання.

Отже мета TRIP’s полягає в тому, що замість того, щоб покласти виконання норм TRIP’s виключно на держави, використовується ініціатива приватних осіб, які знаючи TRIP’s і через суди захищаючи свої права, активізують імплементацію положень TRIP’s через судові рішення.

Співвідношення TRIP’s з чинними міжнародними угодами.

Угода TRIP’s прямо зобов’язує держави-члени дотримуватися положень таких міжнародних договорів як: Паризька конвенція з охорони промислової власності; Бернська конвенція про захист літературних та художніх творів; Міжнародна (Римська**)** конвенція про охорону прав виконавців, ви­робників фонограм і організацій мовлення таВашингтонський договір про інтелектуальну власність стосовно інтегральних мікросхем.

Угода TRIP’s передбачає також застосування і принципів ГАТТ і норм інших чинних міжнародних договорів з захисту ІВ, узгоджуючи їх розбіжності через механізми співробітництва з СОТ.

4. **Інституційне забезпечення захисту прав інтелектуальної власності на міжнародному рівні.**

В 1967 р. – Всесвітня організація інтелектуальної власності, ВОІВ (The World Intellectual Property Organization, WIPO, <http://wipo.int/>), Штаб-квартира **–** Женева).

З 1874 року ВОІВ з є однією з 17 спеціалізованих установ системи ООН і за напрямком діяльності входить до групи соціального, культурного та гуманітарного характеру, разом з МОП, ВООЗ, ФАО, ЮНЕСКО і ЮНІДО. Україна член ВОІВ з 1970 р.

Попередником ВОІВ було БІПРІ (від фр. Bureaux Internationaux Réunis pour la Protection de la Propriété Intellectuelle // Об’єднане бюро з охорони ІВ). Цю організацію було створено [1893](http://uk.wikipedia.org/wiki/1893) р. внаслідок об’єднання двох бюро з адміністрування Паризької конвенції про охорону промислової власності 1883 р. Бернської конвенції про охорону літературних і художніх творів, а також 1886 р.

ВОІВ було створено на заміну БІПРІ після прийняття Стокгольмської Конвенції про заснування Всесвітньої організації інтелектуальної власності (підписано [14 липня](http://uk.wikipedia.org/wiki/14_%D0%BB%D0%B8%D0%BF%D0%BD%D1%8F) [1967](http://uk.wikipedia.org/wiki/1967), зі змінами від [28 вересня](http://uk.wikipedia.org/wiki/28_%D0%B2%D0%B5%D1%80%D0%B5%D1%81%D0%BD%D1%8F) [1979](http://uk.wikipedia.org/wiki/1979)).

У 1996 році ВОІВ і СОТ підписали Угоду про співпрацю. ВОІВ розширила свою діяльність і продемонструвала важливість прав ІВ як об’єкта в регулюванні світової торгівлі.

У вересні 2000 р. на засіданні Генеральної асамблеї ВОІВ встановлено [Міжнародний день інтелектуальної власності](http://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D1%96%D0%B6%D0%BD%D0%B0%D1%80%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D0%B4%D0%B5%D0%BD%D1%8C_%D1%96%D0%BD%D1%82%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%82%D1%83%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D1%97_%D0%B2%D0%BB%D0%B0%D1%81%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%96) (щороку [26 квітня](http://uk.wikipedia.org/wiki/26_%D0%BA%D0%B2%D1%96%D1%82%D0%BD%D1%8F)).

Мета ВОІВ: 1) сприяння охороні ІВ в усьому світі шляхом співробітництва держав і відповідних міжнародних організацій; 2) забезпечення адміністративного співробітництва Союзів Організації (союзів держав-членів Паризької, Бернської, Мадридської та ін. конвенцій з ПІВ).

Функції ВОІВ:

* Узгодження національних законодавств і процедур у сфері ІВ
* Надання послуг міжнародним заявникам в отриманні прав промислової власності
* Обмін інформацією в сфері ІВ
* Надання юридичної та технічної допомоги державам – членам
* Сприяння в розв’язанні спорів в сфері ІВ між суб’єктами приватного права
* Послідовне впровадження інформаційних технологій та Інтернету як засобу збереження отримання та використання інформації в сфері ІВ.

Як і у багатьох інших структурних підрозділах ООН, керівний склад ВОІВ призначається [Генеральною асамблеєю](http://uk.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%93%D0%B5%D0%BD%D0%B5%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0_%D0%B0%D1%81%D0%B0%D0%BC%D0%B1%D0%BB%D0%B5%D1%8F&action=edit&redlink=1), а не обирається. Це дає критикам мотив стверджувати, що ВОІВ діє не в інтересах громадян, а в інтересах «національних відомств», тобто урядових установ країн-членів, на які покладено функції захисту інтелектуальної власності і які представляють інтереси країн-членів, які в свою чергу можуть лобіювати інтереси окремих держав або [транснаціональних корпорацій](http://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BD%D0%B0%D1%86%D1%96%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0_%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%BF%D0%BE%D1%80%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F).

ВОІВ приймає рішення переважно шляхом [консенсусу](http://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%81%D0%B5%D0%BD%D1%81%D1%83%D1%81). Кожна держава-член має лише один голос, незалежно від кількості її [населення](http://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%B0%D1%81%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F) та розміру членських внесків. Завдяки цій практиці у 1960-х та 1970-х роках країни, що розвиваються, мали змогу заблокувати прийняття таких суперечливих рішень у галузі інтелектуальної власності, як універсальні фармакологічні патенти чи збільшення строку тривалості захисту [авторського](http://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D1%80%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B5_%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BE) та [суміжних прав](http://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D1%83%D0%BC%D1%96%D0%B6%D0%BD%D1%96_%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%B0).

Діяльність ВОІВ спрямована на стимулювання, використання та захист прав творців і власників продуктів розумової і творчої людської діяльності. Вона адмініструє 23 міжнародні угоди. Членами ВОІВ на сьогодні є 184 держави.

Структура ВОІВ. Головними органами ВОІВ є:

Генеральна асамблея (ст. 6) до її складу входять держави-сторони будь-якого з Союзів.

Конференція (ст. 7) будь-які держави-члени, незалежно від членства в якому-небудь із Союзів.

Координаційний комітет: членство держав - учасниць виконавчих комітетів Паризького чи(і) Бернського союзу.

Міжнародне бюро виконує функції секретаріату бюро очолює Генеральний директор, який є головною посадовою особою ВОІВ. Він призначається на 6 років і має заступників. Генеральний директор і члени персоналу бюро беруть участь в усіх засіданнях Генеральної асамблеї, Конференції, координаційного комітету та інших органів, але без права голосу: ex oficio вони є секретарями цих органів.

В систему ВОІВ також входять Академія ІВ і Центр з арбітражу та посередництва.

Всесвітня академія ВОІВ була створена в березні 1998 року. За ініціативою її Генерального директора Каміла Ідріса. Основною метою Академії є запровадження інноваційних програм у сфері ІВ. Завдання академії розбиті на п’ять основних напрямків:

1. фахове підвищення кваліфікації

2. дистанційне навчання

3. розвиток політики в сфері ІВ

4. викладання

5. дослідження

Керівництво ВОІВ вважає, що людський потенціал країн, що розвиваються, відграє ключову роль у поширенні розуміння переваг міжнародного захисту прав ІВ.

* Застосовує нові методи навчання та підготовки спеціалістів
* Створення центру дистанційного навчання з використання можливостей Internet
* Розробка спеціальних навчальних модулів та матеріалів для різних груп слухачів
* Використання сучасних засобів загального доступу до інформації для поширення знань про ІВ.

Центр з арбітражу та посередництва (При ВОІВ). Основна мета: швидкі та недорогі механізми врегулювання комерційних спорів з захисту ПІВ і надання суб’єктам приватного права (в режимі он-лайн) механізму, альтернативного довготривалому й дорогому судовому розв’язанню спорів.

Корпорація Internet з назв та цифр у 1999 р. визнала Центр уповноваженим з розв’язання спорів в досить специфічній сфері – з реєстрації та використання назв доменів для комерційної торгівлі у Internetі.

Консорціум провайдерів прикладних послуг, який налічує понад 400 провідних світових компаній в сері інформаційних технологій, отримує від Центру допомогу і консультації.

Допомогу Центру надає Консультативна комісія і Арбітражна рада ВОІВ, до складу яких входять провідні експерти з розв’язання міжнародних спорів. Центр веде списки з понад 800 посередників і арбітрів з більш ніж 70 держав. центр є членом міжнародної федерації установ комерційного арбітражу (МФУКА) і може укладати спеціальні угоди про співпрацю з іншими установами. Будучи адміністративно незалежним і неупередженим органом, Цент є частиною Міжнародного бюро ВОІВ.

На відміну від інших структурних підрозділів ООН ВОІВ має істотні джерела фінансування, що не залежать від внесків держав-членів. 2006 року понад 90 % фінансування цієї організації були отримані Міжнародним бюро ВОІВ у вигляді зборів від фізичних та юридичних осіб, що скористалися міжнародними системами реєстрації об'єктів інтелектуальної власності, такими як [PCT](http://en.wikipedia.org/wiki/Patent_cooperation_treaty) для патентів, [Мадридська система](http://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B0%D0%B4%D1%80%D0%B8%D0%B4%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B0_%D1%81%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BC%D0%B0) для [торгівельних марок](http://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%BE%D1%80%D0%B3%D1%96%D0%B2%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0_%D0%BC%D0%B0%D1%80%D0%BA%D0%B0) та [Гаазька система](http://uk.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%93%D0%B0%D0%B0%D0%B7%D1%8C%D0%BA%D0%B0_%D1%81%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BC%D0%B0&action=edit&redlink=1) для [промислових зразків](http://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D1%80%D0%BE%D0%BC%D0%B8%D1%81%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D0%B9_%D0%B7%D1%80%D0%B0%D0%B7%D0%BE%D0%BA).

Чотири договори ВОІВ дозволили створити всесвітні класифікаційні системи, які впорядковують інформацію про винаходи, товарні знаки та промислові зразки у вигляді індексованих структур, які полегшують пошук. Пошук також є предметом оплатних послуг з боку ВОІВ. Це такі договори:

1. Локарнська угода про створення Міжнародної класифікації промислових взірців від 08.10.1968 (чинна для України з 07.07.2009 р.)
2. Ніццька угода про міжнародну класифікацію товарів та послуг для реєстрації знаків від 15 червня 1957 р., переглянута в Стокгольмі 14 липня 1967 р. Женеві 13 травня 1977 р. і змінена 28 вересня 1979 р.
(ЗУ про приєднання від 01.06.2000 )
3. Страсбурзька угода про міжнародну патентну класифікацію від 24 березня 1971 року ЗУ про приєднання 17.12.2008 р. (чинна для України з 07.04.2010 року.
4. Віденська угода про створення міжнародної класифікації елементів знаків винаходів від 12 червня 1973 року, зміни від 01.10.1985 р. (ЗУ Про приєднання від 18 лютого 2009 року)

З ВОІВ співпрацюють низка неурядових організацій, зокрема:

Міжнародна асоціація з торгових марок (The international trademark association. <http://inta.org/>)

Міжнародна федерація FICPI (реєстраторів патентів і торгових марок, <http://ficpi.org/>); Міжнародна асоціація зі сприяння охороні прав інтелектуальної власності (International association for the protection of intellectual property, <http://aippi.org/>); Європейська патентна організація (European patent organisation <http://epo.org/>); Європейська асоціація брендів (European brands association, [http://aim.be](http://aim.be/)); Європейська асоціація власників торгових марок (The association of european trade mark owners <http://marques.org/>; Гонконгська асоціація власників торгових марок (Hong Kong trademark association, [http://www.hktma.org](http://hktma.org))

**Лекція № 3**

**Міжнародно-правова основа інституційно-комунікаційного забезпечення діяльності цивільної авіації**

ПЛАН

1. Міжнародно-правова основа діяльності цивільної авіації
2. Інституційно-комунікаційне забезпечення цивільної авіації на універсальному рівні
3. Регіональні угоди і установи цивільної авіації

**Література**

1. Бордунов В.Д. Международное воздушное право. Учебное пособие. – М.: НОУ ВКШ Авиабизнес; изд-во «Научная книга», 2006.
2. Грязнов В.С. Правовые основы воздушных сообщений. – М.: НОУ ВКШ Авиабизнес, 2001.
3. Офіційний переклад нормативних актів Євросоюзу в сфері інформаційно-комунікаційних технологій. – К.: Міжнародний фонд відродження, 2002. – 219 с.
4. Бабкин С.А. Право, применимое к отношениям, возникающим при использовании «Интернет»: основные проблемы. – М.: АО «Центр ЮрИнфоР», 2003, - 69 с.
5. Кормич Б.А. Інформаційна безпека: організаційно-правові основи: Навчальний посібник. - К.: Кондар, 2004. – 383 с.
6. Петрик В.М., Остроухов В.В. та ін. Сучасні технології та засоби маніпулювання свідомістю, ведення інформаційних війн і спеціальних інформаційних операцій: Навчальний посібник. - К.: Росава, 2006. – 208 с.
7. Юдін О.К., Богуш В.М. Інформаційна безпека держави: Навчальний посібник. - Харків: Консул, 2005. – 576 с.
8. **Міжнародно-правова основа діяльності цивільної авіації**

***Формування міжнародного повітряного права***

Сучасне міжнародне повітряне право (далі МПП) – частина МП, що містить норми, які регулюють відносини суб’єктів МП з використання повітряного простору для аеронавігації й комерційної діяльності та з забезпечення безпеки повітряного сполучення. Авіаційна діяльність, інтернаціональна за своїм призначенням, отримала міжнародно-правове забезпечення з самого початку свого розвитку. Розвиток міжнародного повітряного права (далі МПП) поділяється на три періоди.

Перший період – від початку ХХ ст. до першої світової війни, коли повітроплавання носило переважно спортивний і експериментальний характер. В цей час в міжнародному праві домінувала концепція «свободи повітря, яка розглядала повітряний простір як простір відкритий для міжнародного користування. Однак, паралельно з нею обґрунтовувалася й теорія державного суверенітету над повітряним простором. Починаючи з 1911 р. багато держав, в тому числі й Російська імперія, видають законодавчі акти, що обмежують доступ іноземних літальних апаратів (ЛА) в свій повітряний простір, оскільки навіть технічно недосконалі ЛА тієї епохи могли ефективно використовуватися для військових цілей (зв’язок, розвідка, бомбардування з повітря тощо).

Другий період охоплює роки між двома світовими війнами. Він характеризується прогресом в галузі літакобудування і повітроплавання, перетворенням авіації в самостійну транспортну галузь і підрозділ збройних сил, швидким розвитком міжнародних повітряних сполучень. В цей час отримує юридичне забезпечення принцип повного і виключного суверенітету держави над своїм повітряним простором, що знайшло відображення в міжнародно-правових актах того часу: Паризька конвенції про повітряну навігацію 1919 р.; Мадридська (Іберо-американська) конвенція про повітряну навігацію 1926 р., Гаванська (Панамериканська) конвенція про комерційну авіацію 1928 р. Почали формуватися й міжнародні об’єднання авіаперевізників. З 1919 р. (28 серпня) у Гаазі почала свою діяльність Міжнародна асоціація повітряних перевезень (International Air Traffic Association, ІАТА) – міжнародна неурядова організація, в яку входили авіатранспортні кампанії. За їх ініціативи було прийнято Варшавську конвенцію для уніфікації деяких правил, стосовно міжнародних повітряних перевезень від 12 жовтня 1929 р. яка стала першою багатосторонньою міжнародною угодою, спрямованою на уніфікацію комерційних умов авіаперевезень, зокрема типових супровідних документів і відповідальності перевізників. Важливими актами, що сприяли покращенню міжнародного співробітництва стали також: Римська конвенція для уніфікації деяких правил, щодо попереджувального арешту повітряного судна 1933 і Брюсельський протокол до неї 1938 р. а також Брюсельська конвенція для уніфікації деяких правил щодо надання допомоги 1938 р.

Третій період, що розпочався в роки другої світової війни і продовжується дотепер, визначається прискоренням науково-технічного прогресу в галузі авіації, створенням широко розгалуженої мережі міжнародних повітряних ліній.

Чиказька конференція 1944 р. прийняла низку важливих міжнародних актів, що склали основу сучасного міжнародного повітряного права.

***Чиказька конвенція 1944 р. як правова основа організації міжнародного повітряного сполучення***

Головним актом конференції стала Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 7 грудня 1944 р., яка заклала правові основи міжнародної діяльності цивільної авіації і заснувала Міжнародну організацію цивільної авіації (ІКАО).

В преамбулі Конвенції зазначено наступне: «Враховуючи, що перспективний розвиток міжнародної ЦА має сприяти встановленню й підтримці дружби та взаєморозуміння між націями і народами світу, тоді як зловживання нею може створити загрозу загальній безпеці, а також бажання уникати зіткнень і сприяти такому співробітництву між державами, яке б сприяло миру в усьому світі, уряди досягли згоди стосовно принципів і заходів для того, щоб міжнародна ЦА могла розвиватися безпечним і впорядкованим чином та щоб міжнародні повітряні сполучення могли встановлюватися на основі рівності та реалізовувалися раціонально й економічно». Конвенція складається з чотирьох частин.

Частина І «Аеронавігація» має шість глав, у яких викладено основи організації міжнародних повітряних сполучень.

Глава І. «Загальні принципи і застосування конвенції» базується на принципі повного й виключного суверенітету держави над її повітряним простором (ст. 1, 2). Статті 3 і 4 розмежовуючи всі повітряні судна на цивільні та державні, наголошують на неможливості державних суден здійснювати польоти над територією іншої держави іншим чином, ніж з дозволу цієї держави, і подальші положення Конвенції стосуються виключно цивільних повітряних суден, які кожна ДЧ зобов’язується не використовувати в цілях, несумісних з цією Конвенцією.

Глава ІІ «Політ над територією ДЧ» розрізняє правовий режим нерегулярних (ст. 5) і регулярних (ст. 6) повітряних польотів над територією ДЧ. Для нерегулярних рейсів норми конвенції взагалі-то заклали право іноземних літаків пролітати над територією держави-члена без отримання кожного разу спеціального на те дозволу, за умови згоди (переважно, мовчазної) держав, над територією яких відбувається політ (ст. 5), тоді як регулярні рейси обов’язково мають бути предметом спеціальних двосторонніх домовленостей (ст. 6). Проте, відповідно до принципу суверенітету держави над її повітряним простором, кожна ДЧ і для нерегулярних польотів може своїм законом встановити такий режим, який воно визнає бажаним (ст. 5): в період «холодної війни» саме ця умова була реалізована більшістю держав – вони для будь-яких рейсів встановили допуск іноземних ЛА в свій повітряний простір тільки за попереднім дозволом. Конвенція також закликає ДЧ у повітряних відносинах з іншими ДЧ надавати й отримувати виключні права на каботажні перевезення (ст. 7), і забороняє польоти безпілотних ЛА одних ДЧ над територіями інших ДЧ інакше, ніж на основі спеціального дозволу останніх та за їхніми правилами. Для цілей внутрішньої безпеки держави також можуть встановлювати обмеження для прольотів іноземних ЛА, зокрема, «повітряні коридори», якими тільки й дозволяється пролітати іноземним літакам (ст. 9).

При цьому Кожна ДЧ забезпечує цивільним ЛА іноземних держав на своїй території недискримінаційні правила. З іншого боку, кожна ДЧ забезпечує, щоб судна її національності, здійснюючи польоти в просторах інших держав, дотримувалися правил польотів (ст. 12), а їхні пасажири – правил в’їзду, виїзду, імміграції, митного й імміграційного контролю тощо (ст.13). Кожна ДЧ зобов’язана також приймати ефективні заходи з протидії поширенню інфекційних захворювань (ст.14). Аеропорти ДЧ мають діяти на недискримінаційних і раціональних умовах, включаючи перелік звичних зборів, відповідно до умов конвенції (ст. 15).

Глава ІІІ. «Національність повітряних суден». Встановлює однозначну прив’язку ЛА – за місцем його реєстрації (ст. 17), реєстрація судна в більш ніж одній держави недопустима (ст. 18). Кожне судно має відповідні національні і реєстраційні знаки (ст. 20). ДЧ зобов’язані надавати (за запитом) одна одній, а також ІКАО інформацію стосовно реєстрації та приналежності суден (ст. 21).

Глава ІV «Заходи сприяння аеронавігації» зобов’язує держави активно співробітничати в цій сфері, визначаючи низку необхідних умов: видання уніфікованих правил; спрощення і прозорість митних та інших необхідних формальностей, можливості зниження переліку і вартості звичних митних стягнень; обов’язок держав надавати і сприяти наданню допомоги потерпілим суднам, їх пасажирам та екіпажу (ст. 25) та проводити міжнародні розслідування авіапригод.

Стосовно правил захисту прав ІВ, стаття 27 наділяє повітряне судно загальнопоширеним імунітетом від санкцій: це передбачено для випадків, коли, запатентовані в державі перебування права ІВ є складовою звичних і необхідних для роботи судна його конструкцій, приладів тощо, за умови що держава реєстрації судна є а) учасником конвенції і б) сама надає відповідні імунітети на своїй території (подібні ж правила діють і для морських суден).

Відповідно до ст. 28 «Аеронавігаційні засоби і стандартні системи» кожна держава зобов’язана на своїй території: 1) надавати аеропорти, радіо- та метеорологічні служби та інші аеронавігаційні засоби – для сприяння міжнародній аеронавігації; 2) приймати і вводити в дію належні стандартні системи процедур зв’язку, кодів, маркування, сигналів, освітлення та ін. експлуатаційні практики і правила, рекомендовані Конвенцією; 3) співробітничати в міжнародних заходах з забезпечення видання аеронавігаційних карт і схем у відповідності до стандартів, прийнятих ІКАО.

Глава V «Умови що належить дотримуватися стосовно повітряних суден». Відповідно до ст. 29, кожне судно ДЧ, задіяне в міжнародній аеронавігації, повинно мати на борту наступні документи: 1) свідоцтво про реєстрацію судна; 2) посвідчення про придатність судна до польотів; 3) належні посвідчення на кожного члена екіпажу; 4) бортовий журнал; 5) дозвіл на бортову радіостанцію; 6) якщо перевозить пасажирів, список їхніх прізвищ з вказаними пунктами відправлення і призначення; 7) якщо вантаж – супровідна документація на вантаж. В наступних статтях (30-35) даються роз’яснення по категоріям зазначених документів. Остання стаття глави визначає право кожної держави дозволяти, регламентувати чи забороняти використання на борту судна фотоапаратури.

Глава VІ «Міжнародні стандарти та рекомендована практика» визначає комплекс питань з організації аеронавігації, стосовно яких ІКАО здійснює уніфікацію і стандартизацію. Стаття 37 дає орієнтований їх перелік: «Кожна ДЧ зобов’язана співробітничати в забезпеченні уніфікації правил, стандартів, процедур і організації – стосовно повітряних суден, персоналу, повітряних трас та допоміжних служб з усіх питань, в яких практика свідчить проте, що одноманітність має сприяти аеронавігації і удосконалювати її. Для цього ІКАО час від часу приймає чи по необхідності змінює стандарти рекомендовану практику і процедури стосовно:

1. систем зв’язку і аеронавігаційних засобі включи наземне маркування
2. характеристик аеропортів і посадочних площ
3. правил польотів і практики управління повітряним рухом
4. присвоєння кваліфікації пілотному і технічному персоналу
5. придатності повітряних суден до польотів
6. реєстрації та ідентифікації повітряних суден
7. збору метеорологічної інформації в обмін нею
8. бортових журналів
9. аеронавігаційних карт і схем
10. Митних та імміграційних процедур
11. Аварій повітряних суден, їх розслідування

а також інших питань стосовно безпеки, регулярності і ефективності аеронавігації, які можуть бути доцільними».

Стаття 38 дозволяє ДЧ, при виникненні проблем з імплементацією рекомендацій з перерахованих питань, мати власні привила, про що ця ДЧ має повідомляти ІКАО і ті ДЧ, яких це може стосуватися. В наступних статтях (39-42) розкриваються особливості окремих напрямків уніфікації.

Частина ІІ «Міжнародна організації цивільної авіації» – є, власне, статутом ІКАО (див. далі)

Частина ІІІ «Міжнародний повітряний транспорт» містить положення про співробітництво держав через Раду ІКАО в сприянні ІКАО координації діяльності держав з розвитку ефективності і безпеки експлуатації цивільної авіації, зокрема, передбачено подання Раді звітів про наявні авіапідприємства що здійснюють міжнародні перевезення, обсяги перевезень, їх фінансові показники (Глава ХІV). Глава ХV «Аеропорти та інші аеронавігаційні засоби» визначає умови координації встановлення ДЧ повітряних маршрутів та аеропортів, забезпечення аеронавігаційними засобами і міжнародної допомоги в цих заходах, що може їм надаватися через Раду ІКАО. Глава ХVІ передбачає умови спільної експлуатації державами-членами повітряних ліній, створення для цього спільних (міжнародних) підприємств і пулів – як на міжурядовому рівні, так і через недержавні авіапідприємства.

Частина ІV «Заключні положення» Містить умови співвідношення конвенції з іншими міжнародними угодами; зобов’язання держав-членів: денонсувати застарілі Паризьку 19919 і Гаванську 1928 рр. конвенції), зареєструвати (односторонніми актами) в Раді ІКАО інші існуючі в сфері аеронавігації угоди держав-членів з іншими державами (і надалі реєструвати в Раді всі нові подібні угоди) та скасувати всі зобов’язання і домовленості, несумісні з Чиказькою конвенцією (Глава ХVІІ). Глава ХVІІІ містить прийнятні процедури розв’язання спорів і санкції з приводу невиконання положень конвенції; глава ХІХ – правомірні дії держав на випадок війни чи надзвичайного стану, глава ХХ – умови прийняття додатків, глава ХХІ умови ратифікації, приєднання, внесення поправок і денонсації; зрештою, глава ХХІІ (остання) – ключові визначення.

В кінці тексту наводяться прийняті до Конвенції поправки.

Стосовно регулювання комерційних перевезень, на Чиказькій конференції було вирішено, що питання комерційної діяльності повітряного транспорту регулюються відповідно до Варшавської конвенції в її оновленій редакції: в 1945 році в Гавані розпочала свою роботу нова ІАТА (тепер International Air Transport Association, нині штаб-квартира в Монреалі), яка стала правонаступницею ІАТА 1919 р. (що мала штаб квартиру в Гаазі).

Отже, після ІІ-ї світової війни, можна, як тенденцію, відмітити юридичне й інституціональне виокремлення в межах загального МПП – публічного МПП (права організації міжнародних повітряних сполучень) і приватного МПП (права комерційних авіаперевезень).

Серед інших актів Чиказької конференції було прийнято також Угоду про транзити при міжнародних повітряних сполученнях 1944 р. і Заключний акт Чиказької конференції 1944 р., який містив «Типову форму угоди про надання повітряних ліній», що уніфікував умови двосторонніх угод між державами про доступ в їх повітряний простір іноземних цивільних повітряних суден («Чиказький тип» угод, що надавав до п’яти «свобод повітря»).

Двосторонні міжурядові угоди, що базуються на верховенстві національного суверенітету, є й донині основною формою регулювання повітряних сполучень. Першим системотворчим прецедентом в цій сфері можна вважати Бермудську угоду про повітряне сполучення 1946 р. між США і Великобританією, яка започаткувала «Бермудський тип» двосторонніх угод про повітря можна вважати компромісом між прибічниками вільної конкуренції і обмежувальної регламентації таких умов як тарифи, об’єми перевезень тощо.

***Суверенітет держав над їх повітряним простором***

Принцип суверенітету держави над її повітряним простором є основним принципом сучасного МПП. Проголошений ще Паризькою конвенцією 1919 р., він отримав визнання і неодноразово підтверджувався в наступних міжнародних договорах: (зокрема, Мадридській 1926 р., Гаванській 1928 р. і Чиказькій 1944 р. конвенціях). Цей принцип втілено і в усіх національних законодавствах.

Кожна держава визначає правовий режим свого повітряного простору, враховуючи свої зобов’язання з міжнародного права, і у двосторонніх угодах з іншими державами конкретизує його на основі принципу взаємної вигоди. Правовий режим повітряного простору розуміється як сукупність встановлених державою норм, що регулюють використання їх повітряного простору іноземними повітряними цивільними суднами в процесі міжнародного співробітництва, основними критеріями є забезпечення приймаючою державою власних інтересів і безпеки повітряного руху в межах державної території.

Держави самі визначають порядок польотів над держаною територією. Вони встановлюють правила вльоту на свою територію і вильоту з неї іноземних повітряних суден. У відповідності до норм міжнародного права юрисдикція держави поширюється на повітряний простір над їхньою сухопутною і водною територією. Міжнародний звичай визначає верхню межу повітряного на висоті 100-110 км. над рівнем моря (вище – міжнародний космічних простір). Важливо зауважити, що, на відміну від міжнародного морського права, яке визнає за іноземними суднами право мирного проходу через територіальні води держав, в міжнародному повітряному праві не визнається за іноземними ЛА права мирного прольоту над територіальними водами прибережних держав, тим більше польоти над її сухопутною територією без офіційної згоди на те приймаючою держави. Як правило, такі згоди оформляються у двосторонніх угодах.

Іноземні повітряні судна в межах держави підлягають її юрисдикції, на них поширюються митний, імміграційний, санітарний та інші види контролю відповідно до законодавства держави.

При знаходженні в повітряному просторі іноземної держави, повітряному судну дозволяється мати радіопередаючу апаратуру, яка може використовуватися тільки членами льотного складу екіпажу, що мають спеціальний на те дозвіл (видається компетентними властями держави реєстрації судна, ст.30 ЧК).

Кожна держава зобов’язана приймати необхідні заходи з надання допомоги повітряним суднам, що терплять лихо на його території. При пригоді що призвели до смерті серйозних тілесних ушкоджень, або спричинені внаслідок серйозних технічних дефектів повітряного судна держава, на території якої відбулася пригода, повинно розслідувати обставини пригоди. (статті 25, 26 ЧК).

1. **Інституційне забезпечення цивільної авіації на універсальному рівні**

Сучасне міжнародне авіаційне співробітництво інституціалізоване як на глобальному та і на регіональному рівнях діяльністю як міжурядових, так і неурядових авіаційних (в широкому сенсі) міжнародних організацій (АМО). Основними акторами міждержавного співробітництва в галузі авіації є дев’ять міжурядових організацій, членами яких є держави в особі своїх урядів і профільних відомств (адміністрацій). Членами неурядових міжнародних установ виступають національні авіакомпанії, аеропорти, авіаційні асоціації і федерації, фірми-виробники і експлуатанти авіаційної техніки тощо, їх нараховується більше 40, багато з них мають широку компетенцію і офіційні зносини з міжурядовими організаціями (див. далі). Від таких неурядових міжнародних установ часто відділяють окрему категорію – «приватних» міжнародних установ, що представляють авіаційні клуби, аматорські товариства тощо (наприклад, Всесвітня асоціація клубів авіакомпаній, Міжнародна асоціація стюардес).

Всі міжурядові АМО координують свою діяльність з ООН, і ця організація через свої головні (переважно ЕКОСОР) і допоміжні органи здійснює кураторство над основними напрямками співробітництва, в тому числі і в сфері експлуатації цивільної авіації. Головною спеціалізованою міжурядовою АМО (яка входить в систему ООН) є ІКАО.

За функціональним призначенням міжнародне повітряне право виділяє низку категорій АМО: 1) економічні АМО; 2) експлуатаційно-технічні АМО; 3) профспілкові АМО; 4) науково-дослідницькі АМО. Цей перелік не є вичерпним.

1.Групу економічних АМО очолює Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО). Під її керівництвом діють регіональні міжурядові організації (Європейська конференція цивільної авіації; Африканська комісія з цивільної авіації; Рада з цивільної авіації арабських держав; Латиноамериканська комісія з цивільної авіації і Тихоокеанська Рада з повітряного транспорту).

Групу неурядових АМО економічного спрямування очолює Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА). В тісному співробітництві з нею та ІКАО діє низка неурядових регіональним установ, передовсім шість об’єднань регулярних комерційних авіакомпаній (Асоціація європейських авіакомпаній; Ас. африканських авіакомпаній; Організація арабських авіаперевізників; Міжнародна асоціація латиноамериканських авіакомпаній і Асоціація авіакомпаній Тихого Океану).

Крім об’єднань регулярних авіаперевізників, очолюваних ІАТА, в 1971 році було створено також Міжнародну асоціацію чартерних (нерегулярних) авіаперевізників і кілька регіональних їх об’єднань.

2. Експлуатаційно-технічні АМО представляють три міжурядові і з десяток неурядових об’єднань. Три міжурядові організації діють на регіональному рівні: Європейська організація з забезпечення безпеки аеронавігації (Євроконтроль); Агентство з забезпечення безпеки аеронавігації в Африці і на Мадагаскарі і Центральноамериканська організація з обслуговування аеронавігації.

З неурядових експлуатаційно-технічних установ слід виділити Міжнародне товариство авіаційного електрозв’язку та систему об’єднань аеропортів (Міжнародна асоціація цивільних аеропортів; Міжнародна рада експлуатантів аеропортів; координаційна рада асоціацій аеропортів та відповідні регіональні об’єднання).

3. Профспілкові АМО. Нараховується близько десятка організацій створених для захисту професійних і соціальних інтересів працівників цивільної авіації передовсім Міжнародну федерацію асоціацій авіаційних дисп6етчерів (яка має консультативний статус спостерігача при ІКАО) і Міжнародна федерація асоціацій лінійних пілотів. і службовців

4. Міжнародні дослідницькі установи (загалом біля 10) займаються проблемами економічного, технічного, медичного, юридичного та ін. характеру. найбільш відомий з них Інститут повітряного транспорту.

Серед установ інших напрямків діяльності можна назвати Міжнародний союз авіаційних страхувальників, Міжнародну асоціацію аеронавтики тощо.

***Міжнародна організація цивільної авіації***

Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) International Civil Aviation Organization), заснована Чиказькою конференцією 7 грудня 1944 р. ІКАО здійснює свою діяльність з 1947 року і є провідною міжнародною установою з регулювання міжнародної діяльності цивільної авіації в економічній і науково-технічній сферах. Налічує бл. 190 держав-членів, штаб-квартира в м. Монреаль. Друга частина Чиказької конвенції 1944 р. присвячена діяльності цієї міжнародної міжурядової організації.

Частина ІІ Чиказької конвенції є фактично, статутом ІКАО.

Ст. 44 Чиказької конвенції визначає цілі та завдання ІКАО. Ця організація розроблює принципи і методи міжнародної аеронавігації і сприяє плануванню та розвиткові міжнародного повітряного транспорту для того, щоб: а) гарантувати безпечний і упорядкований розвиток міжнародної цивільної авіації в усьому світі; б) заохочувати мистецтво конструювання й експлуатації повітряних суден у мирних цілях; в) заохочувати розвиток повітряних трас, аеропортів та аеронавігаційних засобів для міжнародної цивільної авіації; г) задовольняти потреби народів світу в безпечному, регулярному, ефективному та економічному повітряному транспорті; д) попереджати економічні втрати, викликані нерозумною конкуренцією; є) забезпечувати повну повагу прав договірних держав і справедливі для кожної договірної держави можливості використовувати свої авіапідприємства в міжнародному повітряному сполученні; є) уникати дискримінації щодо договірних держав; ж) сприяти безпеці польотів у міжнародній аеронавігації; з) надавати загальне сприяння розвитку міжнародної цивільної аеронавтики в усіх її аспектах.

У відповідності до ст. 43 Чиказької конвенції ІКАО складається з Асамблеї, Ради та таких інших органів, які можуть бути необхідними. До таких органів на сьогоднішній день відносять постійні комітети та секретаріат.

Вищим органом організації є Асамблея з представництвом усіх членів ІКАО. Збирається не рідше разу в три роки. Рада ІКАО діє як постійний орган, підзвітний Асамблеї, керований Президентом, що обирається Асамблеєю на три роки. В Раді представлено 33 держави.

Інші важливі підрозділи ІКАО: Аеронавігаційна комісія; Авіатранспортний комітет; Юридичний комітет; Комітет зі спільної підтримки аеронавігаційного забезпечення; Фінансовий комітет; Комітет з незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

Регіональні бюро ІКАО:Європейське (Париж); Африканське (Дакар); Близькосхідне (Каїр); Південно-Американське (Ліма); Азійсько-Тихоокеанське (Бангкок); Північної Америки і Карибського басейну (Мехіко); Східно-Африканське (Найробі).

У відповідності з правилами ІКАО міжнародний повітряний простір розділено на райони політної інформації – ділянки повітряного простору, межі яких встановлюються з врахуванням можливостей засобів навігації і контролю за повітряним рухом.

**3.Регіональні** **угоди і установи цивільної авіації**

Сфера діяльності регіональних міжурядових авіаційних організацій охоплює або питання забезпечення регіональної міжнародної аеронавігації, або економіко-правові проблеми регіонального міжнародного повітряного транспорту. До першої групи відносять Європейську організацію із забезпечення безпеки аеронавігації (1960 р.), Агентство із забезпечення безпеки в Африці та на Мадагаскарі (АСЕКНА, 1959 р.), Центральноамериканська корпорація із обслуговування аеронавігації (КОКЕСНА, 1960 р.). До іншої групи входять Європейська конференція гражданської авіації (ЕКАК, 1954 р.), Африканська комісія цивільної авіації (АФКАК, 1969 р.), Латиноамериканська комісія цивільної авіації (ЛАКАК, 1973 р.), Міждержавна рада з авіації та використання повітряного транспорту – виконавчий орган СНД (1991 р.).

Регіональні міжнародні угоди і установи в сфері організації діяльності цивільної авіації: основи інформаційного забезпечення виконання «Договору з відкритого неба» 1992 р., Європейська конференція цивільної авіації (ЕКАК, 1954 р.), Африканська комісія цивільної авіації (з 1969 р.), Латиноамериканська комісія цивільної авіації (з 1973 р.), Рада з цивільної авіації арабських держав Міждержавна рада з авіації та використання повітряного транспорту (виконавчий орган СНД, 1991 р.). Перспективи аерокосмічної діяльності в Україні в контексті Договору про асоціацію між Україною та ЄС 2014 р.

ЄВРОПЕЙСЬКА КОНФЕРЕНЦІЯ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ (ЕКАК). Створена в 1954 р. Статутна мета: вивчення проблем європейського повітряного транспорту, сприяння його координації і розвитку в регіоні, взаємодія з ІКАО. Функції - консультативні. Члени ІКАК - Туреччина і західноєвропейські країни. Штаб - квартира - в Парижі.

ЄВРОПЕЙСЬКА ОРГАНІЗАЦІЯ З БЕЗПЕКИ АЕРОНАВІГАЦІЇ (ЄВРОКОНТРОЛЬ). Заснована в 1960 р. Статутна мета: забезпечення безпеки польотів цивільних і військових ЛА. Штаб-квартира в Брюсселі.

АФРИКАНСЬКА КОМІСІЯ ЦИВІЛНОЇ АВІАЦІЇ (АФКАК). Заснована в 1969 р. на зразок ЕКАК, з консультативними функціями. Статутна мета: підготовка регіональних планів аеронавігаційного обслуговування, сприяння інтеграції політики держав-членів в області повітряного транспорту, реалізації досліджень з використання аеронавігаційних засобів, сприяння застосуванню стандартів і рекомендацій ІКАО в регіоні.

АГЕНТСТВО З БЕЗПЕКИ В АФРИЦІ І НА МАДАГАСКАРІ (АСЕКНА). Засноване в 1959 р. Мета - забезпечення регулярності і безпеки польотів над територіями держав-членів (крім Франції). Агентство надає технічну, навігаційну та комерційну інформацію, контролює повітряний рух, керує польотами і т.п. Укладає угоди з будь-якими державами, що бажають користуватися її послугами. Вищий орган - Адміністративна рада, що приймає обов’язкові (?) рішення. Штаб-квартира в Дакарі.

ЛАТИНОАМЕРИКАНСЬКА КОМІСІЯ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ (ЛАКАК). Заснована в 1973 р. М/н екон. організація, координація діяльності повітряного транспорту держав-членів. Штаб-квартира в Мехіко.

ЦЕНТРАЛЬНОАМЕРИКАНСЬКА КОРПОРАЦІЯ З ОБСЛУГОВУВАННЯ АЕРОНАВІГАЦІЇ (КОКСЕНА). Заснована в 1960 р. М/н екон. організація безпосереднього обслуговування управління повітряним рухом в регіоні як юридичних так і фізичних осіб на основі контракту чи міжнародних угод. Вищий орган адміністративна рада, рішення якої виконуються безпосередньо.

МІЖДЕРЖАВНА РАДА З АВІАЦІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ. Заснована в 1991 році уповноваженими голів урядів 12 пострадянських держав на підставі «Угоди про цивільну авіацію і про використання повітряного простору» 1991р. (Мінська угода) Угодою передбачено, що повітряний простір держав, що домовляються, стає єдиним повітряним простором, включаючи повітряний простір над яким вони мають повний суверенітет і райони відкритого повітряного простору. За угодою в сферу спільного відання і регулювання входить: розробка міждержавних нормативних актів і стандартів з врахуванням вимог ІКАО; сертифікація міжнародних експлуатантів, повітряних міжнародних повітряних трас, аеродромів, повітряних суден, систем управління повітряним рухом, навігації і зв’язку; розслідування авіапригод; організація, розробка міждержавних наукових програм; розробка і координація узгодженої політики в області міжнародних повітряних сполучень; участь в роботі ІКАО; розвиток єдиних систем аеронавігації, зв’язку, аеронавігаційної інформації, регулювання потоків повітряного руху та ін.

Виконавчим органом є Міждержавний авіаційний комітет (МАК). Штаб-квартира в Москві.

**Лекція №** **4.**

**Особливості правового регулювання інформаційно-комунікаційного обслуговування комерційних польотів**

ПЛАН

1. Особливості регулювання комерційних авіаперевезень.
2. Договірна основа обслуговування міжнародних комерційних авіаперевезень
3. Інституційні основи діяльності комерційного авіації.

**Література**

1. Декларація принципів «Побудова інформаційного суспільства – головна задача нового тисячоліття» від 12 грудня 2003 р. // http://portal.rada.gov.ua
2. Офіційний переклад нормативних актів Євросоюзу в сфері інформаційно-комунікаційних технологій. – К.: Міжнародний фонд відродження, 2002. – 219 с.
3. Бордунов В.Д. Международное воздушное право. Учебное пособие. – М.: НОУ ВКШ Авиабизнес; изд-во «Научная книга», 2006.
4. Грязнов В.С. Правовые основы воздушных сообщений. – М.: НОУ ВКШ Авиабизнес, 2001.
5. Кормич Б.А. Інформаційна безпека: організаційно-правові основи: Навчальний посібник. - К.: Кондар, 2004. – 383 с.
6. Петрик В.М., Остроухов В.В. та ін. Сучасні технології та засоби маніпулювання свідомістю, ведення інформаційних війн і спеціальних інформаційних операцій: Навчальний посібник. - К.: Росава, 2006. – 208 с.
7. Юдін О.К., Богуш В.М. Інформаційна безпека держави: Навчальний посібник. - Харків: Консул, 2005. – 576 с.
8. **Особливості регулювання комерційних авіаперевезень.**

Усі принципи та норми міжнародного повітряного права мають функціональне призначення. Одні регулюють загальні правила міжнародного повітряного сполучення, інші – міжнародні комерційні авіаперевезення. Таке функціональне призначення дозволяє мовно ділити їх на два відносно автономні напрями регулювання: право міжнародного повітряного сполучення та право міжнародних комерційних авіаперевезень.

Якщо держави і міжурядові організації створюють основні правила міжнародних польотів, то міжнародно-правові стандарти в сфері комерційних авіаперевезень характеризує високий рівень самоорганізації приватних кампаній-авіаперевізників.

Як для права міжнародних повітряних сполучень, так для права комерційних перевезень характерна тісна взаємодія з національним законодавством. В більшості випадків Чиказька конвенція та двосторонні угоди про повітряне сполучення містять норми, які відсилають до внутрішнього законодавства. Тобто ними визнається право держав по-перше, визначати правовий режим їх повітряного простору, по-друге, прямо застосовувати національний закон для регулювання тих питань діяльності міжнародного повітряного транспорту, які не врегульовані міжнародними актами.

Правила комерційних авіаперевезень мають включати врегулювання питань міжнародного приватного права. Безпосередньо колізійні питання виявляються, передовсім, в ситуаціях, коли перевізник несе відповідальність перед пасажирами чи власниками багажу: це, зокрема, питання, які суди чи мають розглядати позови потерпілих, де має відбуватися відшкодування збитків тощо. Але правила перевезень мають враховувати всі рівні співвідношення національних законодавств: національності авіапідприємств (експлуатантів повітряного транспорту) адміністрації аеропортів, інших авіаслужб і т.ін.); національності повітряних суден; національності їх екіпажів; зрештою національності пасажирів і власників вантажу.

Безпосередньою юридичною основою будь-якого комерційного авіаперевезення є той чи інший (в залежності від характеру перевезення) типовий контракт: як правило, це публічний цивільно-правовий договір або договір приєднання «з іноземним елементом», типові форми яких розроблені міжнародними угодами (Варшавська чи Монреальська системи). Але ці контрактні відносини перевізника з пасажиром (чи власником вантажу) включені в ієрархію відносин, в яких важливу роль відіграють законодавство кожної держави, що регулює відносини з авіапідприємствами і авіаслужбами; двосторонні домовленості між державами; регіональні та глобальні угоди з регулювання різних аспектів повітряного сполучення.

***Комерційні «свободи повітря»***

В основі міжнародних повітряних сполучень та комерційних перевезень діє система надання державами іноземним перевізникам комерційних «свобод повітря». Закладаючи основу для приватноправових відносин з приводу авіаперевезень, процедура надання «свобод» має публічно-правовий характер, фіксуючись у двосторонніх угодах між державами. Надані «свободи» відображають принципову згоду держав на здійснення через їх територію за визначеними міжнародними повітряними маршрутами узгодженими авіапідприємствами польотів з метою перевезення пасажирів, вантажів та пошти. Переважно, такі договори закріплюють довгострокові домовленості на здійснення регулярних польотів.

Максимальний перелік комерційних прав при міжнародних польотах (нині практично не надається) включає:

1. Право транзитного беспосадочного польоту через територію держави, що надає таке право.
2. Право транзитного польоту через іноземну територію, з посадкою на ній з некомерційною метою
3. Право на іноземній території висаджувати пасажирів; розвантажуватись; залишати пошту, що були взяті в країні національності судна
4. Право приймати на борт пасажирів вантажі та пошту з метою перевезення на свою територію
5. Право приймати на іноземній території пасажирів, вантажі та почту для їх доставки в 3-ю країну. Те ж саме з третьої країни в іноземну-договірну.
6. Між третіми державами, минаючи свою територію
7. Між третіми державами через свою територію.
8. Каботажні перевезення між населеними пунктами третьої сторони.
9. **Договірна основа обслуговування міжнародних комерційних авіа перевезень.**
	1. ***Варшавська система регулювання міжнародних комерційних авіаперевезень***

Вперше договірна основа комерційної діяльності авіаперевізників була кодифікована у Варшавській конвенції з уні­фікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень 1929 р. на основі якої сформувалася так звана, Варшавська система регулювання комерційних авіаперевезень: крім Варшавської конвенції, в систему входять Гаазький протокол 1955 р.; Гвадалахарська конвенція 1961 р. Гватемальський протокол 1971 р. та Монреальські протоколи 1975 р..

Дія Варшавської конвенції 1929 р. поширюється на всі повітряні перевезення між країнами-учасниками Конвенції, а також на повітряні перевезення, у яких місце відправлення та місце призначення хоча і знаходяться на території однієї і тієї ж держави-учасника, але зупинка передбачена на території будь-якої іншої (навіть не члена Конвенції) держави. Конвенцією визначені головні вимоги до перевізних документів та правове значення їх реквізитів, передбачено право відправника вантажу на розпорядження цим вантажем під час його руху по маршруту перевезення, порядок видачі вантажу та багажу у пункті призначення.

Особлива увага в Конвенції приділяється відповідальності перевізника перед пасажиром та відправником вантажу. Варшавська конвенція встановлює принцип винної відповідальності повітряного перевізника за смерть чи тілесне ушкодження пасажира, за пошкодження чи втрату вантажу (пошти, багажу, ручної поклажі) чи запізнення при перевезенні.

Як виявилося згодом, слабким місцем Конвенції став принцип встановлення верхньої межі відповідальності перевізника (наприклад, у випадку смерті або тілесного пошкодження пасажира – 125 тис.–250 тис. золотих франків. Саме максимальна межа відповідальності перевізника, яка диференціюється залежно від кожного виду відповідальності, стало особливістю Варшавської системи. Збільшення обсягів авіаперевезень після другої світової війни і зростання вимог до авіаперевізників змусило кілька разів змінювати в бік підвищення обсяги відповідальності.

В 1955 р. Варшавська конвенція була доповнена Гаазьким протоколом (яким у два рази підвищувалася межа відповідальності) і у цьому вигляді Варшавська конвенція була ратифікована УРСР у 1960 р. Впродовж наступних років робота з удосконалення Варшавської системи продовжувалася. Вона була доповнена Гвадалахарською конвенцією 1961 р., Гватемальським протоколом 1971 р., Монреальськими протоколами 1975 р.( (в останньому відповідальність почала обчислюватися в СПЗ – спеціальних прав запозичення, введених в якості міжнародних коштів МВФ).

При всьому цьому громіздка Варшавська система не могла адекватно вирішувати поставлені перед нею завдання.

***Монреальська конвенція від 28 травня 1999 р***.

З метою вирішення протиріч між практикою застосування Варшавської системи та реальними потребами сучасних міжнародних повітряних перевезень 28 травня 1999 р. у 1999 р. була прийнята нова Монреальська конвенція. Вона об’єднала та модернізувала 75-річну систему міжнародних документів міжнародного приватного права в одному правовому документі. З метою уніфікації чинних натой час правил міжнародних повітряних перевезень, в текст Монреальської конвенції були ведені положення Монреальських протоколів 1975 р.

Варто відзначити доволі швидку ратифікацію Монреальської конвенції 1999 р. більш ніж 30 державами впродовж 4 років, хоча передбачалося, що набуття нею чинності буде тривати 5-10 років. Така «швидка» ратифікація конвенції свідчить про необхідність її наявності в системі документів, що регулюють міжнародні повітряні перевезення. Монреальська конвенція набула чинності 4 листопада 2003 р.

Монреальська конвенція (далі в лекції Конвенція) чітко визначає предмет регулювання – будь-яке міжнародне перевезення людей, багажу чи вантажу, що здійснюється повітряним судном (ст. 1). Міжнародним вважається будь-яке авіаперевезення, для якого місце відправлення та місце призначення розташовані або на території двох держав-учасниць, або на території однієї держави-учасниці, при тому що передбачена погоджена зупинка на території іншої держави, навіть якщо ця держава не є державою-учасницею (перевезення без такої зупинки між двома пунктами, що знаходяться на території однієї держави-учасниці, не є міжнародним у сенсі Конвенції.).

Перевезення, що здійснюється декількома послідовними перевізниками, складає за Конвенції єдине перевезення, якщо вона розглядалася сторонами як одна операція, незалежно від того, чи була вона укладена у вигляді одного договору чи низки договорів, та не втрачає свого міжнародного характеру якщо один чи кілька договорів можуть бути виконані повністю на території однієї держави.

Конвенція суттєво посилює відповідальність авіаперевізника за шкоду, завдану внаслідок смерті чи тілесного ушкодження пасажира, а також знищення, втрати чи пошкодження багажу або вантажу. Зокрема за Конвенцією, потерпілі від аварії при міжнародному перевезенні та члени їх родин краще захищені та отримують більш високу компенсацію. Необхідність такого посилення відповідальності авіаперевізника визрівала протягом тривалого часу, до Варшавської конвенції 1929 р. вносилися зміни, розміри компенсацій зростали, однак і змінений варіант Варшавської конвенції не відповідав сучасним умовам на ринку міжнародних повітряних перевезень.

Монреальська конвенція 1999 р. виходить з концепції необмеженої відповідальності авіаперевізника. У той час, як Варшавська конвенція встановлює межу відповідальності у випадку смерті чи тілесного пошкодження пасажирів на рівні 125 тис. золотих франків (або 250 тис. франків згідно Гаазького протоколу), Монреальська конвенція вводить дворівневу систему. Перший рівень означає об’єктивну відповідальність в розмірі до 100 тис. СПЗ (близько 154,8 тис. дол. США) незалежно від вини перевізника (ст.21). Другий рівень ґрунтується на презумпції вини перевізника і не передбачає обмеження відповідальності.

Статтею 22 Монреальської конвенції встановлені межі відповідальності щодо затримки пасажира, багажу чи вантажу. Так, у випадку шкоди, завданій особі в результаті затримки, відповідальність перевізника перед кожним пасажиром обмежується сумою у 4150 СПЗ. При перевезенні багажу відповідальність перевізника у випадку знищення, втрати, пошкодження чи затримки обмежується сумою у 1000 СПЗ для кожного пасажиру. При перевезенні вантажу відповідальність перевізника у випадку знищення, втрати чи затримки обмежується сумою 17 СПЗ за кілограм, за винятком випадків, коли відправник зробив в момент передачі місця перевізнику особливу заяву про зацікавленість у доставці та сплатив додатковий сбір, якщо це необхідно. Межі, встановлені Конвенцією, не перешкоджають суду присудити згідно національного законодавства додатково всі чи частину судових витрат та інших витрат на судовий розгляд, яких зазнав позивач, включаючи відсотки.

Новелою Монреальської конвенції 1999 р. є закріплення додаткової юрисдикції щодо звернення до суду за відшкодуванням шкоди, завданої внаслідок смерті чи тілесного пошкодження пасажира. Як правило, зацікавлена особа може подати позов про відповідальність за власним вибором: в межах території однієї з держав-учасниць, або за місцем реєстрації перевізника, або за місцем його основного комерційного підприємства чи за місцем, де він має комерційне підприємство, яке уклало конкретний договір, або в суді місця призначення перевезення (ч. 1 ст. 33). Монреальська конвенція містить норму, закріплену в ч. 2 ст. 33, згідно якої позов про відповідальність за шкоду, завдану внаслідок смерті чи тілесного ушкодження пасажира, може буде поданий до одного в судів, вказаних в частині 1 статті 33 або на території держави-учасниці, в якій пасажир на момент випадку мав основне та постійне місце проживання, і в яку чи з якої перевізник надає послуги, пов’язані в повітряним перевезенням пасажирів або на власних повітряних суднах, або на повітряних суднах іншого перевізника на підставі комерційної угоди, і в якій цей перевізник здійснює діяльність, пов’язану з повітряним перевезенням пасажирів, використовуючи приміщення, які орендуються самим перевізником чи іншим перевізником, з яким він має комерційну угоду, чи приміщення, що належать йому чи іншому такому перевізнику.

***Домовленості держав-учасниць ЄС***

Процеси глобалізації не обходять стороною ринок повітряних сполучень. Це доводить приклад ЄС. Учасники європейського співтовариства еволюціонували від традиційного підходу, заснованого на положеннях Чиказької конвенції 1944 р., до формування концепції «єдиного європейського неба». В 1993 р. перевізники ЄС отримали необмежений доступ до всіх маршрутів всередині Старого Світу, а с 1997 р. їм було надане право каботажу між аеропортами, розташованими на територіях інших краї-членів Євросоюзу. Так, наприклад, голландська авіакомпанія KLM може перевозити пасажирів та вантажі між містами Франції.

Протягом 80-90-х рр. деякі з країн ЄС (Бельгія, Данія, Швеція, Фінляндія, Люксембург, Австрія, ФРН та Велика Британія) уклали угоди про «відкрите небо» зі Сполученими Штатами Америки. Згідно цих угод американським авіакомпаніям було дозволено необмежено здійснювати польоти до будь-яких міст країн-партнерів, як і перевізникам відповідних держав ЄС – до будь-яких пунктів на території США. При цьому авіакомпанії кожної із держав, які уклали угоду зі США, мають право здійснювати польоти до США тільки зі своїх національних аеропортів – наприклад, британський авіаперевізник не може здійснювати рейси з Гельсінкі до Нью-Йорку, а скандинавський – між Берліном та Чикаго. Така ситуація заперечувала «принцип рівних можливостей» для європейських авіакомпаній і в 2002 р. Європейський Суд постановив, що двосторонні угоди, укладені між державами Євросоюзу з США, дискримінують окремі держави і порушують правила єдиного ринку.

У червні 2003 р. Європейська комісія почала переговори із Сполученими Штатами щодо заміни індивідуальних угод на єдину угоду між США і Євросоюзом. Цей проект отримав назву «Відкрите Небо» (Open Sky).

(Цей комерційних проект не слід плутати з Угодою про відкрите небо 1992 р. на предмет скорочення озброєнь, яка стосувалася обмеженої відкритості повітряного простору держав-членів договору для інспекційних перевірок, що мають здійснюватися державними суднами).

Мета комерційного проекту «Відкрите Небо» включає: 1) усунення будь-якої дискримінації між європейськими авіакомпаніями (нові можливості для виконання трансатлантичних польотів між Євросоюзом і США); 2) зняття ринкових обмежень на польоти між Євросоюзом і США; 3) сприяння впровадженню авіакомпаніями однакової практики щодо безпеки польотів і авіаційної безпеки, розширення взаємодії, у тому числі для захисту навколишнього середовища; 4) створення комітету Євросоюз – США, що буде займатися питаннями трактування Угоди і гармонізацією авіаційних вимог/стандартів; 5) зміна формату взаємодії між Євросоюзом і США шляхом оцінювання можливих альянсів європейських і американських авіакомпаній (захист від антимонопольного законодавства); 6) відкриття нових можливостей для лізингу літаків американськими авіакомпаніями з метою виконання міжнародних польотів із США. Проте вже в червні 2004 р. Рада міністрів транспорту Євросоюзу оцінила перебіг переговорів як незадовільний. У листопаді 2005 р. програма переговорів була розширена, але Конгрес США не зміг здолати побоювань, що пропоновані зміни торкнуться основ конституції США. Переговори були відновлені лише в грудні 2006 р. Основою нової стратегії стало визнання того, що відкриття ринку йтиме одночасно з гармонізацією авіаційних вимог і стандартів США і Євросоюзу. Після 11 раундів переговорів, в квітні 2007 р. була підписана Угода про відкрите небо (Air Transport Agreement (EU-US Open Skies Agreement) [Official Journal L 134/41 of 25 May 2007].

Угода про відкрите небо 2007 р. впроваджується у два етапи. Перший етап розпочався 30 березня 2008 р. Аналіз основних положень угоди дозволяє зробити висновок про відсутність рівної і чесної конкуренції і наявність привілеїв для авіакомпаній США. Зокрема, ринок внутрішніх авіаперевезень США (каботаж) повністю закритий для іноземних авіакомпаній, у той час як авіакомпанії США можуть здійснювати каботажні перевезення на європейських маршрутах (крім декількох обмежень). Хоча на практиці, авіаперевізники США здійснюють прямі рейси між американськими та європейськими містами. Всередині ЄС вони укладають угоди щодо здійснення рейсів під спільним кодом з європейськими авіаперевізниками.

Наступним обмеженням є неможливість для авіапідприємств країн ЄС купувати акції північноамериканських авіапідприємств. Весною 2006 р. Конгрес США відмовився пом’якшити закон, який обмежує іноземні інвестиції до авіаційної галузі лише 25% акцій, які надають їх власникам право голосу. Протокол до Угоди про відкрите небо дозволяє європейським авіапідприємствам купувати більше 50 % акцій, але лише у тому випадку, якщо ці папери не мають права голосу. На сьогоднішній день в ЄС існує обмеження на інвестування іноземними компаніями в межах 49 % акцій.

Переговори щодо другого етапу розпочалися в травні 2008 р. та остаточне рішення має бути винесене наприкінці 2009 р. Він передбачає пом’якшення позиції США щодо інвестицій в авіаційній галузі. Євросоюз закріпив в Угоді своє право на припинення дії домовленостей щодо доступу на європейський ринок американських авіапідприємств у випадку відмови США лібералізувати каботажні польоти до США та змінити інвестиційний клімат до кінця 2010 р.

Можна передбачити, що успішне впровадження другого етапу Угоди про відкрите небо 2007 р. може знайти продовження в нових стандартах і рекомендованій практиці ІКАО щодо міжнародних авіаперевезень.

Як правило, держави намагаються зберегти за своїми національними авіапідприємствами найбільшу частку міжнародних перевезень, зокрема тих, які починаються на їх території, здійснюючи у такий спосіб політику протекціонізму (в межах 50 %). Але деякі держави практикують політику «відкритого неба», надаючи усі дев’ять ступенів свободи іноземним авіапідприємствам, наприклад, ОАЕ, Австралії та Нової Зеландії.

1. **Інституційні основи діяльності комерційного авіації.**

ІАТА – міжнародна неурядова організація. Утворена в 1945, є правонаступницею Міжнародної асоціації повітряних перевезень, що існувала з 1919 до поч. Другої світ, війни.

Місцеперебування ІАТА м. Монреаль (Канада).

Має консультативний статус при ЕКОСОР.

Членами ІАТА є 260 авіапідприємств різних країн, у т. ч. З українських (2000). Мета організації – сприяти розвитку безпечного, зручного і економічного повітряного транспорту, стимулювати авіаційну комерційну діяльність, розвиток міжнародного співробітництва між членами асоціації. ІАТА розробляє рекомендації з технічних, економічних та фінансових питань у галузі повітряного транспорту, єдині загальні правила перевезень, стандарти обслуговування пасажирів. Займається роботою щодо узагальнення і поширення досвіду експлуатації авіаліній, стандартизації та уніфікації відповідної документації тощо.

Вищий орган ІАТА – Загальні збори.

Вони обирають Виконавчий комітет і Президента асоціації. Виконком призначає Генерального директора і утворює комітети з різних профільних питань діяльності організації.

Важливою формою діяльності ІАТА є її регіональні конференції з перевезень (зональні й міжзональні). Вони збираються двічі на рік для обговорення актуальних питань повітряних сполучень.

У межах асоціації діє Клірингова палата (утв. 1947, місцеперебування м. Лондон, Великобританія) для взаємних розрахунків між авіапідприємствами-членами і

Контрольне бюро (утв. 1950, місцеперебування м. Нью-Йорк, США) для контролю за додержанням статуту асоціації, виконанням рішень загальних зборів і регіональних конференцій.

За допущені правопорушення на авіапідприємства-члени можуть бути накладені такі санкції, як попередження, догана, штраф (до 50 тис. дол. США) або виключення з асоціації.

Інші важливі в комерційних авіаперевезеннях установи

Міжнародна асоціація чартерних перевезень (і регіональні підрозділи)

Міжнародна асоціація федерацій лінійних пілотів ;

Міжнародний союз авіаційного страхування.

**Лекція № 5.**

**Організаційно-правові основи безпеки цивільної авіації**

ПЛАН

1. Міжнародно-правове забезпечення безпеки польотів на рівні ІКАО.
2. Інституційне забезпечення обслуговування безпеки польотів
3. Система протидії злочинним актам на повітряному транспорті.

**Література**

1. Бордунов В.Д. Международное воздушное право. Учебное пособие. – М.: НОУ ВКШ Авиабизнес; изд-во «Научная книга», 2006.
2. Гриняев С.Н. Поле битвы – киберпространство: Теория, приемы, средства, методы и системы ведения информационной войны. – Минск: Хорвест, 2004. – 448 с.
3. Грязнов В.С. Правовые основы воздушных сообщений. – М.: НОУ ВКШ Авиабизнес, 2001.
4. Кормич Б.А. Інформаційна безпека: організаційно-правові основи: Навчальний посібник. - К.: Кондар, 2004. – 383 с.
5. Петрик В.М., Остроухов В.В. та ін. Сучасні технології та засоби маніпулювання свідомістю, ведення інформаційних війн і спеціальних інформаційних операцій: Навчальний посібник. - К.: Росава, 2006. – 208 с.
6. Юдін О.К., Богуш В.М. Інформаційна безпека держави: Навчальний посібник. - Харків: Консул, 2005. – 576 с.
7. Офіційний переклад нормативних актів Євросоюзу в сфері інформаційно-комунікаційних технологій. – К.: Міжнародний фонд відродження, 2002. – 219 с.
8. Бабкин С.А. Право, применимое к отношениям, возникающим при использовании «Интернет»: основные проблемы. – М.: АО «Центр ЮрИнфоР», 2003, - 69 с.
9. **Міжнародно-правове забезпечення безпеки польотів на рівні ІКАО.**

Один з трьох основних принципів міжнародного повітряного права – принцип забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації має два аспекти. По-перше, безпека досягається завдяки здійсненню заходів щодо гарантування технічної безпеки літальних апаратів, аеропортів, допоміжних служб та повітряних трас. По-друге, безпеці цивільної авіації може загрожувати незаконне втручання в її діяльність. тому питання безпеки в цивільній авіації, зазвичай, поділяють на два основних напрямки: 1) управління безпекою польотів (організація безпеки польотів) і 2) захист міжнародної цивільної авіації від незаконного втручання. Іноді як третій напрям виділяється правове забезпечення повітряних перевезень небезпечних вантажів. два останні напрями можна вважати спеціальними по відношенню загального питання управління безпекою польотів.

Питання безпека при експлуатації цивільної авіації займає провідне місце серед питань, що регулюються Чиказькою конвенцією 1944 р. (далі Конвенція) і входять до компетенції ІКАО та її окремих підрозділів. Досягнення безпеки авіації можливе лише при одноманітності регулювання польотів, оскільки різні вимоги не здатні належним чином впорядковувати повітряний рух. В Чиказькій конвенції 1944 р. та додатках до неї містяться єдині вимоги щодо техніки безпеки аеронавігації, розробка та вдосконалення яких у відповідності до ст. 44 покладена на Міжнародну організацію цивільної авіації (ІКАО). В рамках цієї організації держави-учасниці розроблюють міжнародні регламенти, що стосуються питань безпеки та ефективності аеронавігації.

На держави покладений обов’язок співробітничати в забезпеченні максимального ступеня одноманітності правил, стандартів, процедур та організації, які стосуються повітряних суден, персоналу, повітряних трас та допоміжних служб, стосовно усіх питань, в яких така одноманітність буде сприяти аеронавігації та вдосконалювати її. Конвенцією дозволяється відступлення від міжнародних стандартів та процедур (ст. 38), але лише за умов негайного повідомлення про це Міжнародної організації цивільної авіації про різницю між її власною практикою та тією, яка встановлена міжнародним стандартом. Якщо ж були змінені міжнародні стандарти, то держава, яка не зробила відповідні зміни у власні правила чи практику, повинна повідомити про це Раду ІКАО протягом 60 днів після прийняття поправки до міжнародного стандарту чи повідомляє про заходи, які вона збирається вжити. В цьому випадку Рада негайно повідомляє всім іншим державам про різницю, яка існує між одним чи декількома положеннями міжнародного стандарту та відповідною національною практикою цієї держави.

Питання управління безпекою польотів включаються передовсім в низку положень самої Конвенції. Зокрема в Частині І Конвенції: Стаття 12. Правила польотів (Глава ІІ) зобов’язує кожну державу застосовувати заходи для забезпечення того, або кожне повітряне судно, яке здійснює політ чи маневрує в межах її території, а також кожне повітряне судно, яке має її національний знак, де б воно не знаходилося, дотримувалося б діючих на цьому місці правил та регламентів, що стосуються польотів та маневрування повітряних суден. Кожна держава, яка є учасницею цієї Конвенції, зобов’язується підтримувати максимально можливу одноманітність своїх власних правил в цій галузі та правил, що встановлюються час від часу на підставі цієї Конвенції. Глава ІV (Заходи сприяння аеронавігації) містить положення про обов’язок ДЧ забезпечувати всю необхідну інфраструктуру, приладдя, способи надання інформації та інші заходи, необхідні для безпеки польотів (статті 28). Глава V (Умови, що мають дотримуватися стосовно повітряних суден) в ст. 29 дає перелік необхідних на борту документів, які підтверджують готовність судна та екіпажу до польоту що також є засобом підвищення безпеки, в наступних статтях викладаються вимоги до радіообладнання та свідоцтв що входять в перелік документації (статті 30-35).

Важливою нормативною основою для безпеки польотів є й наступна Глава VІ. Міжнародні стандарти і рекомендована практика. в статті 37 дається 11 основних напрямків в яких ІКАО розроблює стандарти і узагальнює та оцінює для подальшого використання набутий досвід (рекомендована практика): серед них перші сім стосуються стандартизації засобів безпосереднього забезпечення безпеки польотів: це системи зв’язку і аеронавігаційних засобів, включаючи наземне маркування; характеристики аеропортів і посадочних площадок; правила польотів і практик управління повітряним рухом; присвоєння кваліфікації льотному та технічному персоналу; визначення придатності повітряних суден до польотів; реєстрація та ідентифікація повітряних суден; стандарти збору метеорологічної інформації та обміну нею.

В частині ІІІ. Міжнародний повітряний транспорт. Передбачено право кожної держави визначати повітряні маршрути через свою територію і місце розташування аеропортів, що забезпечують обслуговування на цих маршрутах (ст 68) а також удосконалення аеронавігаційних засобів (69 надання технічної допомоги (ст74).

Конкретизація конвенційних положень з забезпечення безпеки здійснена в додатках до Конвенції, серед яких більшість так чи інакше стосується безпеки польотів: Додаток 2. Правила польотів; Додаток 3. Метеорологічне забезпечення міжнародної аеронавігації; Додаток 4. Аеронавігаційні карти; Додаток 6. Експлуатація повітряних суден; Додаток 8. Льотна придатність повітряних суден; Додаток 10. Авіаційний електрозв’язок; Додаток 11. Обслуговування повітряного руху; Додаток 14. Аеродроми; Додаток 15. Служби аеронавігаційної інформації.

Зокрема, в **Додатку 11**. Обслуговування повітряного руху (ОПО), глава 3 «Загальні положення» виділяє 31 питання (пункти) які стосуються організації завдань та видів ОПР: визначення частини повітряного простора і аеродромів де здійснюється ОПР (2.5) класифікація повітряного простору (2.6.) вимоги до районів політної інформації, до диспетчерських районів; д диспетчерських зон (2.10); координація дій2 між службами ОПР і експлуатантами, військовими організаціями, метеорологічними організаціями; службами аеронавігації (2.6-2.21.); дії на випадок непередбачуваних обставин в польоті (2.26); управління безпекою (2.27).

Наступні глави регламентують три основні напрямки забезпечення безпеки польотів: Диспетчерське обслуговування (Глава3); Політно-інформаційне обслуговування (Глава 4); Служба аварійного оповіщення (Глава 5). А також вимоги до зв’язку (Глава 6) і вимоги до інформації (Глава 7).

В ході реалізації Глобального плану забезпечення безпеки польотів ІКАО систематизувала та узагальнила необхідні заходи щодо загального підвищення безпеки польотів. Зрештою 25 лютого 2013 року було прийнято спеціальний **Додаток 19** «Управління безпекою польотів». Міжнародні стандарти й рекомендована практика (чинний з 14 листопада 2013 року). Структура Додатку 19 включає :

Глава 1. Визначення

Глава 2. Застосування

Глава 3. Зобов’язання держав з управління безпекою польотів (далі БП) включає:

*3.1. Державна програма з забезпечення БП і*

*3.2. Державний контроль за організацією БП.*

Глава 4. Система управління безпеки польотів (СУБП)

Глава 5. Збір аналіз та обмін даними з БП.

Документ (Додаток 19) містить два власні додатки:

Додаток 1. Державна система контролю за організацією БП (яка конкретизує положення Глави 3, п. 3.2.) і

Додаток 2. Концептуальні рамки для Системи управління БП (роз’яснює положення Глави 4)

та два доповнення:

Доповнення А. Концептуальні рамки Державної програми з безпеки польотів ( до Глави 3, п. 3.1.)

Доповнення В. Правові принципи захисту інформації з систем збору й обробки даних про БП (до Глави 5)

Документ характеризується системним підходом до реалізації положень і зорієнтованістю на практичні дії. зокрема на держави покладено зобов’язання розробити державну програму забезпечення БП, яка має включати чотири основні напрямки: 1) визначити державну політику і цілі забезпечення БП; а також на державному рівні здійснювати – 2) управління ризиками для БП; 3) забезпечення необхідних заходів з БП; та 4) популяризацію питань БП.

Крім того, для окремих категорій постачальників послуг держава вимагає впровадження системи управління БП відповідно до категорії масштабів діяльності такого постачальника. Виділено 6 категорій постачальників послуг, які впроваджують систему управління БП: 1) учбові авіаційні організації; 2) експлуатанти; 3) установи з технічного обслуговування; 4) установи відповідальні за конструкцію типу чи виготовлення повітряних суден; 5) постачальники обслуговування повітряного руху; 6) експлуатанти сертифікованих аеродром

1. **Інституційне забезпечення ОБП**

формування інфраструктури з забезпечення безпеки аеронавігації і обслуговування авіаційних перевезень спряло впровадження в 60-х роках реактивних двигунів і зростання інтенсивності повітряного сполучення. Провідними спеціалізованим органом з забезпечення безпеки аеронавігації можна вважати Спеціальний комітет з аеронавігаційних систем при Раді ІКАО. Спеціальний комітет розроблює правила польотів ІКАО, які мають імперативний характер.

Крім того безпеки польотів стосується і компетенція таких органів як Аеронавігаційна комісія; Авіатранспортний комітет; Юридичний комітет; Комітет зі спільної підтримки аеронавігаційного забезпечення.

На всі континентах діють регіональні бюро ІКАО:Європейське (Париж); Африканське (Дакар); Близькосхідне (Каїр); Південно-Американське (Ліма); Азійсько-Тихоокеанське (Бангкок); Північної Америки і Карибського басейну (Мехіко); Східно-Африканське (Найробі).

Провідну роль у забезпеченні безпеки аеронавігації відіграють міжнародні експлуатаційні агентства. Міжнародне експлуатаційне агентство – це незалежна міжнародна організація, яка зобов’язана надавати засоби і служби аеронавігаційного забезпечення на маршруті чи в певному регіоні, що охоплює дві чи більше суверенні держави. Як правило ними забезпечується функціонування служб управління повітряним рухом, зв’язком, пошуком і рятуванням та авіаційною інформацією. Першим таким агентством стала (в 1929 році) Аеронавігаційна корпорація США.

Після другої світової війни за ініціативою ІКАО було створено три об’єднання держав з забезпечення безпеки і обслуговування аеронавігації над Північною Атлантикою. Нині діють три провідні міжнародні експлуатаційні агентства з забезпечення аеронавігації: Європейська організація з забезпечення безпеки аеронавігації (ЄВРОКОНТРОЛЬ), Агентство з забезпечення безпеки в Африці та на Мадагаскарі (АСЕКНА) і Центральноамериканська організація з обслуговування аеронавігації (КОКЕСНА).

На рівні інституцій, що безпосереднього забезпечують безпеку польотів, діють диспетчерські служби: у відповідності до правил ІКАО, міжнародний повітряний простір розділено на райони політної інформації, в межах, які визначаються відповідно до можливостей засобів навігації і контролю за повітряним рухом. Крім того виділяються сектори диспетчерського відповідальності за безпеку міжнародних польотів.

Окрему категорію складають адміністрації аеропортів. На міжнародному рівні діє низка неурядових міжнародні організацій де представлені адміністрація власники чи обслуговуючий персонал аеропортів. Чотири основні з них: Міжнародна асоціація цивільних аеропортів; Міжнародна спілка експлуатантів аеропортів; Асоціація західноєвропейських аеропортів і Координаційна рада асоціацій аеропортів.

Важливим чинником обслуговування безпеки польотів слугують автоматизовані інформаційні системи в цивільній авіації, передовсім автоматизовані системи управління повітряним рухом та бортові автоматизовані система управління польотом.

1. **Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання**

Боротьба з незаконним втручанням в діяльність ЦА як сфера діяльності ІКАО формується в кінці 1960-хна початку 1970-х років, коли акти злочинного втручання в роботу авіації почали набувати масового характеру.

По даним ІКАО якщо в 1968 році було зафіксовано 27 випадків викрадення літаків, то в 1969р. – більше 70-ти. З цього приводу за ініціативи ДЧ ІКАО 1970 року в Монреалі було скликано 17-ту надзвичайну сесію Асамблеї ІКАО. Асамблея прийняла більше десятка важливих резолюцій, які визначили основні напрямки запобігання незаконному втручанню. В грудні того ж (1970) року перша Дипломатична конференція ІКАО, скликана в Гаазі, обговорила і прийняла Конвенцію про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден.

У вересні 1971 року в Монреалі відбулася Друга дипломатична конференція ФКАО на якій була обговорена й підписана Конвенція про боротьбу з незаконними актами спрямованими проти безпеки цивільної авіації.

В рамках ІКАО для організації роботи з протидії незаконному втручанню в діяльність ЦА рішенням Ради ІКАО у 1969 році було створено Комітет з незаконного втручання в діяльність ЦА.

Комплекс кодифікованих норм, що регламентують запобігання актам незаконного втручання складають такі угоди (Україна є їх учасницею):

Токійська конвенція про злочини та деякі інші дії на борту повітряного судна 1963 р.

Гаазька конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден 1970 р.

Монреальська конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації 1971 р. та

Протокол до неї 1988 р. Про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, які обслуговують міжнародну цивільну авіацію.

Важливу роботу в цьому напрямі проводить також Секретаріат ІКАО. Комітет і Секретаріат, зокрема, розробили «Керівництво з безпеки» і Додаток 17 до Чиказької конвенції «Безпека. Захист цивільної авіації від актів незаконного втручання», прийнятий в 1974 році

Розглянемо коротко зміст цих документів

1) Конвенція про злочини та деякі інші дії на борту повітряного судна 1963 р. (Токійська конвенція). Вона застосовується до звичайних кримінальних злочинів на борту повітряного судна (крадіжки, вбивства, перевезення наркотичних засобів тощо). Крім того, в ній дається визначення незаконного захоплення цивільного повітряного судна (ст. 11): це вчинення особою на борту з допомогою сили чи погрози силою акту втручання, захоплення чи іншого незаконного здійснення контролю над повітряним судном в польоті, або коли такий акт готується до здійснення. Ця Конвенція регламентує дії командира і членів екіпажу при вчиненні незаконного акту на борту судна чи спроби його вчинення. Командир може застосовувати до винних осіб заходи примусу, а також вимагати допомогу чи дозволити допомогти інших членів екіпажу та просити (дозволити), але не вимагати допомоги пасажирів для застосування вказаних заходів примусу (ст. 6).

Предметна сфера регулювання конвенції охоплює не тільки злочини, але й будь-яких актів, незалежно від того, чи є вони злочинами чи ні, які можуть загрожувати чи загрожують безпеці польоту повітряного судна або особам чи майну, які знаходяться на борту, чи підтриманню належного порядку та дисципліни на борту повітряного судна.

В Токійській конвенції 1963 р. вперше була зроблена спроба дати юридичну кваліфікацію незаконному захопленню повітряного судна чи незаконного втручання в його експлуатацію. Але конвенцією встановлений лише обов’язок держави забезпечити повернення контролю за повітряним судном його командиру та взяття під варту вірогідних злочинців, а також надання пасажирам та екіпажу повітряного судна можливості продовжити політ. Токійська конвенція 1963 р. не кваліфікує незаконне захоплення повітряного судна як міжнародний злочин, не визнає його злочином згідно принципів міжнародного права та не зобов’язує державу визнати захоплення повітряного судна як злочин згідно внутрішньодержавного права. Крім того, до предмету конвенції не включені акти незаконного захоплення з політичних чи релігійних мотивів, які не створили загрозу безпеці польоту повітряного судна. Відсутні також зобов’язання держав щодо передачі вірогідних злочинців компетентним органам для цілей кримінального переслідування винуватих, якщо немає відповідних прохань про їх видачу. Саме Токійська конвенція 1963 р. започаткувала боротьбу з незаконним захопленням та угоном літаків.

2) Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаазька конвенція 1970 р.). Цей документ не застосовується до військових, митних та поліцейських повітряних суден. Крім того, повітряне судно має знаходитися в польоті, що означає будь-який час з моменту закриття його зовнішніх дверей після навантаження до моменту відкриття будь-якої з таких дверей для вивантаження. У випадку вимушеної посадки вважається, що політ відбувається до тих пір, коли компетентна влада не візьме на себе зобов’язання за повітряне судно та за осіб і майно, яке знаходиться на борті (ст. 3).

Гаазька конвенція вперше кваліфікувала акт незаконного захоплення повітряного судня як злочин, що супроводжується насильством або загрозою застосування насильства. Повітряне судно має знаходитися в польоті, а злочин має бути скоєний на борту повітряного судна. Згідно конвенції держави-учасниці мають встановити власну юрисдикцію: це може бути держава реєстрації повітряного судна; держава, на території якої повітряне судно здійснює посадку, коли на його борту знаходиться злочинець; або держава, на території якої знаходиться основне місце діяльності орендатора, якщо мова йде про повітряне судне, передане в оренду.

Значення Гаазької конвенції 1970 р. полягає в тому, що вона встановила принцип універсальної юрисдикції держав-учасниць, визнала акт незаконного втручання міжнародним злочином та витребувала визнання державами акту незаконного захоплення повітряного судна в якості серйозного злочину згідно їх внутрішньодержавного права. Конвенція робить винятків для політичних злочинів та встановлює принцип «видай або покарай». В сукупності ці положення Гаагської конвенції 1970 р. сприяли формуванню такого правового положення, за яким будь-який злочинець, який скоїв акт незаконного захоплення, не може знайти безпечного сховища та залишитися непокараним.

Будь-яка особа, що знаходиться на борту, скоює злочин, якщо вона: а) незаконно, шляхом насильства чи погрози силою чи погрози застосування насильства, чи шляхом будь-якої іншої форми залякування захоплює це повітряне судно чи здійснює над ним контроль або намагається скоїти будь-яку з таких дій або b) є співучасником особи, яка скоює чи намагається скоїти будь-яку з таких дій.

3) Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (Монреальська конвенція 1971 р.). Варто відмітити, що Монреальська конвенція 1971 р. дублює положення Гаазької конвенції 1970 р. стосовно юрисдикції у злочинах, процесуальних заходах затримання, видачі злочинців тощо. Важливо, що повітряне судна вважається таким, що знаходиться в експлуатації з початку його передпольотної підготовки наземним персоналом чи екіпажем для конкретного польоту та до закінчення 24 годин після будь-якого приземлення; період експлуатації в будь-якому випадку триває протягом всього періоду знаходження повітряного судна в польоті (ст. 2).

Згідно до ст. 1 Монреальської конвенції 1971 р. особа скоює злочин, якщо вона незаконно та навмисно:

а) вчиняє акт насильства стосовно особи, яка знаходиться на борту повітряного судна в польоті, якщо такий акт може погрожувати безпеці цього повітряного судна;

b) руйнує повітряне судно, яке знаходиться в експлуатації чи завдає цьому повітряному судну ушкодження, яке виводить його з ладу чи може загрожувати його безпеці в польоті;

c) поміщає чи вчиняє дії, що призводять до поміщення на повітряне судно, яке знаходиться в експлуатації, у будь-який спосіб пристрій чи речовину, які можуть зруйнувати таке повітряне судно, чи завдати йому шкоди, яке виведе його з ладу, чи завдати йому шкоди, яка може погрожувати його безпеці у польоті;

d) руйнує чи псує аеронавігаційне устаткування чи втручається в його експлуатацію, якщо такий акт може погрожувати безпеці повітряних суден в польоті;

e) сповіщає заздалегідь неправдиві відомості, створюючи тим самим погрозу безпеці повітряного судна в польоті.

Будь-яка особа також скоює злочин, якщо вона: а) намагається скоїти будь-який злочин, вказаний вище, чи b) є співучасником особи, яка скоює чи намагається скоїти будь-який такий злочин.

В Монреальській конвенції закріплений принцип «видай або покарай». Повноваження держави щодо здійснення згідно з міжнародним правом своєї юрисдикції над злочинцями розширені. Право на здійснення своєї юрисдикції виникає у держави, на території якої здійснило посадку повітряне судно зі злочинцем на борту, чи у держави, на території якої знаходиться вірогідний злочинець. У випадку його невидачі така держава зобов’язана передати справу своїм повноважним органам для цілей кримінального переслідування.

Напади на токійський аеропорт Наріта, а також на аеропорти Рима та Відня в грудні 1985 р. призвели до прийняття Протоколу про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, які обслуговують міжнародну цивільну авіацію. Підписаний в Монреалі 24 лютого 1988 р., цей документ доповнює Монреальську конвенцію 1971 р., додаючи до переліку злочинів подібні дії: акт насильства проти особи в аеропорту, який обслуговує міжнародну цивільну авіацію, що завдає чи може завдати серйозної шкоди здоров’ю чи смерть; акт руйнування чи серйозного пошкодження обладнання чи споруд міжнародного аеропорту або розташованих в аеропорті повітряних суден, які не знаходяться в експлуатації, чи акт порушення роботи служб аеропорту, якщо такий акт погрожує чи може погрожувати безпеці в цьому аеропорті.

Згідно Протоколу держави-учасниці зобов’язані встановити свою юрисдикцію над подібними злочинами у випадку, коли злочинець знаходиться на їх території та вони не видати його державі, на території якої був скоєний цей злочин. Протокол доповнив правову основу, необхідну для передбачення незаконних актів, спрямованих проти безпеки цивільної авіації.

Додаток 17 до Конвенції 1974 року

У зв’язку з випадками захватів та викрадень цивільних повітряних суден, а також інших актів, які погрожують безпеці повітряних сполучень, в ІКАО був розроблений спеціальний Додаток 17 до Чиказької конвенції – «Безпека. Захист цивільної авіації від актів незаконного втручання».

**Лекція № 6.**

**Загальні засади міжнародно-правового регулювання космічної діяльності**

ПЛАН

1. Міжнародно-правовий статус і режими космічного простору
2. Міжнародно-правове регулювання космічної діяльності
3. Інституційне забезпечення міжнародної космічної діяльності

**Література**

1. Космічне право України. /Упоряд І.П, Андрушко, О.В.Бєглий. – К.: Юрінком ІНТЕР, 2001. – 220 с.
2. Космическое законодательство стран мира: Тематическое собрание / Отв ред. Н. Р. Малышева. – К: Аттика, 2002 – 432 с.
3. Бабкин С.А. Право, применимое к отношениям, возникающим при использовании «Интернет»: основные проблемы. – М.: АО «Центр ЮрИнфоР», 2003, - 69 с.
4. Бордунов В.Д. Международное воздушное право. Учебное пособие. – М.: НОУ ВКШ Авиабизнес; изд-во «Научная книга», 2006.
5. Додаткові рекомендовані джерела
6. Гриняев С.Н. Поле битвы – киберпространство: Теория, приемы, средства, методы и системы ведения информационной войны. – Минск: Хорвест, 2004. – 448 с.
7. Грязнов В.С. Правовые основы воздушных сообщений. – М.: НОУ ВКШ Авиабизнес, 2001.
8. Кормич Б.А. Інформаційна безпека: організаційно-правові основи: Навчальний посібник. - К.: Кондар, 2004. – 383 с.
9. **Міжнародно-правовий статус космічного простору**

Міжнародне публічне право визначає статус космічного простору як території з режимом міжнародного користування. Це означає, що на космічний простір (в широкому тлумаченні він включає також Місць та інші небесні тіла) не може поширюватися ні суверенітет жодної держави ні права власності жодного суб’єкта. Як і відкрите море та міжнародний повітряний простір, космічний простір – це простір, де всі держави на взаємоузгоджених договірних умовах використовують його, передовсім, на благо всього людства, враховуючи інтереси його прийдешніх поколінь.

Слід однак зазначити, що в міжнародному праві розрізняють три категорії об’єктів, віднесених до «міжнародних територій»: крім територій з режимом міжнародного користування в окрему категорію «спільна спадщина людства» було виділено два об’єкти – Місяць та інші небесні тіла, та Район дна Світового Океану (крім того, міжнародною територією є Антарктика, якій присвоєно особливий статус «природного заповідника, призначеного для миру і науки»). Від режиму «міжнародного користування» об’єкти спільної спадщини людства відрізнялися тим, що в майбутньому передбачалося всім представниками людства давати можливість видобувати й привласнювати їх ресурси на взаємоузгоджених засадах. Зокрема така діяльність передбачала сплату «податку на розвиток», що мав використовуватися на допомогу постколоніальним державам. Розвинені держави, що мали реальні перспективи з розробки ресурсів міжнародних територій, тривалий час саботували ці ідеї. Зрештою, Місяць та інші небесні тіла (на відміну від Району Світового Океану) досі так і не отримали загальновизнаного статусу «спільної спадщини людства».

Тож вартою уваги юристів з двох зазначених категорій міжнародних територій поки що лишається лише категорія космічний простір, як простір міжнародного користування, на який не поширюється суверенітет держав.

Особливий статус в межах відкритого космосу має ***геостаціонарна орбіта*** (ГСО, від грецького *гео,* Землята *statio*, нерухомий) – траєкторія руху штучних супутників землі (далі ШСЗ) у навколоземному просторі в площині екватора на відстані приблизно 36 тис. км над поверхнею Світового океану.

 При розташуванні на ГСО космічного апарата він обертається синхронно зі своєю прямокутною проекцією на поверхню Землі. Крім мінімальних зусиль з розрахунків руху супутника, ГСО забезпечує сталу пряму видимість і радіозв’язок супутника наперед визначеної ділянки на земній поверхні, що приблизно становить третину від усієї поверхні земної кулі. Отже, три ШСЗ на такій орбіті, розташовані рівномірно один відносно іншого (через 1200), забезпечують глобальний зв’язок за винятком полярних районів планети.

За такого розташування супутників глобальної системи зв’язку чи безпосереднього телевізійного мовлення, приймальні антени на Землі не повинні мати функцію відслідковування джерела сигналу. Особливо цінним є те, що сигнали при цьому можуть прийматись на стаціонарні та, навіть, вбудовані в приймачі антени.

Аналізуючи ці та інші особливості ГСО, важко перебільшити її значення для експлуатації сучасних комунікаційних систем. Унікальні експлуатаційні властивості передавачів або ретрансляторів сигналів, запущених на ГСО у складі космічних об’єктів, визначають підвищений попит на місця розташування телекомунікаційних супутників. З іншого боку, взаємне розташування таких об’єктів не може бути як завгодно щільним, по-перше, для запобігання зіткнень апаратів на орбіті[[1]](#footnote-1), по-друге, через радіоінтерференцію, яка створює перешкоди для транслювання програм сигналами з джерел, однієї частоти що розташовані близько одне до одного[[2]](#footnote-2).

Діяльність з експлуатації ГСО невід’ємно зв’язана з використанням радіочастот, необхідних для управлінням КА (космічними апаратами) під час їх запуску та функціонування на орбіті (трансляції на Землю інформації).

Цим пояснюється підвищена увага до проблем правового регулювання режиму ГСО, розподілу місць для розміщення на ній КА і виділення частот для їх обслуговування. За рекомендаціями Комітету ООН з космосу зазначені проблеми знаходяться в компетенції Міжнародного союзу електрозв’язку (МСЕ).

Приймаючи до уваги, що радіочастотний спектр і ГСО є хоча й невичерпними, але обмеженими природними ресурсами і повинні тому використовуватися найбільш ефективно та ощадливо, Конференція МСЕ 1971 року встановила правила забезпечення космічного зв’язку, за якими: реєстрація в МСЕ частот та їх використання не є пріоритетними для будь-якої країни або групи країн і не повинна складати перешкоди створенню космічних систем іншими країнами; будь-яка країна або група країн, що зареєстрували в МСЕ частоти для своїх служб космічного зв’язку, повинні запровадити усі практично здійсненні заходи для забезпечення використання іншими країнами або групами країн нових космічних систем.

У 1973 році на Повноважній Конференції МСЕ орбіта геостаціонарних супутників та частоти, які надаються для її використання, були оголошені обмеженим природним ресурсом, який повинен використовуватися ефективно та ощадливо відповідно з потребами та технічними можливостями держав на засадах Регламенту радіозв’язку.

Обмеженість місця на ГСО та побоювання країн, що розвиваються, стосовно експансії в космосі розвинених держав призвели до проведення в Колумбії конференції екваторіальних країн і прийняття Боготської декларації (1977 р.). В цій декларації Еквадор, Заїр, Індонезія, Колумбія, Кенія, Конго, Уганда оприлюднили претензії на «свої» сегменти ГСО, що відповідають їх територіям по екватору. Оскільки декларація не знайшла підтримки інших держав, Еквадор, Кенія, Колумбія та Індонезія в 1984 році внесли до КВКП робочий документ а, згодом, і проект резолюції, в яких вже не згадується про суверенітет над відповідними сегментами ГСО, а йдеться про встановлення преференційних прав, які мають аналоги у вигляді прав на виключні економічні зони в морському праві, тобто, про встановлення для цього унікального сектору космічного простору режиму *sui generis* (особливого роду), що забезпечував би раціональне використання цього простору на благо усіх країн світу.

Разом з тим МСЕ в своєму Статуті від 22 грудня 1992 року зафіксував таке положення: «При використанні ділянки ГСО і частот для радіозв’язку члени Союзу повинні враховувати те, що радіочастоти та орбіта геостаціонарних супутників є обмеженими природними ресурсами, які належить використовувати раціонально, ефективно та ощадливо, відповідно до положень Регламенту радіозв’язку, щоб забезпечити справедливий доступ до цієї орбіти і відповідних частот різним країнам з урахуванням особливих потреб країн, що розвиваються, і географічного розташування деяких країн».

1. **Міжнародно-правове регулювання космічної діяльності**

Міжнародне космічне право (далі МКП) регулює питання статусу космічного простору та режими діяльності в космічному просторі від імені держав та інших суб’єктів міжнародних відносин.

Розвиток космічного права в Україні почався з 90-х років, коли було засновано спеціальний уповноважений орган виконавчої влади – Національне космічне агентство України – НКАУ), затверджене Положення про НКАУ, схвалено Державну космічну програму України на 1993-1997 рр.

НКАУ спільно з провідними вченими Інституту держави і права ім. В.М. Корецького НАН України (ІДП) розробили закон України «Про космічну діяльність», прийнятий у 1996 р. У 1998 році видано перший збірник нормативно-правових актів «Космічне право України» (упорядники О. Бєглий, А. Дмитрієв). Після утворення у 1998 році при ІДП Міжнародного центру космічного права (МЦКП), а у 2003 році – на базі Національного авіаційного університету Юридичного інституту «Інститут повітряного та космічного права» (ІПКП) національні наукові дослідження МКП набувають системності.

Космічний простір став новою сферою міжнародного співробітництва, дослідження та використання якої створюють нові й незвичні загрози для людства та довкілля. Передбачити втрати та максимально запобігти ризику шкоди від космічної діяльності можливо тільки за умов, коли держави, що провадять цю діяльність, будуть діяти в рамках єдиного правового порядку, створення якого було започатковано ГА ООН в перші ж дні космічної ери. Після запуску Першого штучного супутника Землі не пройшло й двох місяців, а ГА ООН, занепокоєна реальністю створення нового (і найбільш загрозливого) засобу доставки озброєнь, своєю резолюцією 1148 (ХІІ) від 14 листопада 1957 року закликала укласти міжнародну конвенцію про роззброєння та одночасно створити систему міжнародного контролю, призначену для забезпечення запуску об’єктів через космічний простір виключно в мирних цілях. Водночас, 13 грудня 1958 року ГА ООН визнає загальну зацікавленість світової спільноти в освоєнні космічного простору (резолюція 1348 (ХІІ), а ще через рік вже більш предметно визначає важливість для усіх країн, незалежно від рівня їх розвитку, і самого використання космічного простору в мирних цілях, і міжнародного співробітництва у цій сфері, та координуючої ролі при цьому ООН (резолюція 1472 (ХІV) від 12 грудня 1959 року).

Як зазначав провідний український фахівець з МКП О.В. Бєглий, у перші ж роки формування МКП юристи-міжнародники через Комітет ООН з космосу та його Юридичний підкомітет відстоювали досить суперечливі ідеї щодо пріоритетності проблем МКП. Юристи західних держав (США, Великобританія, Франція тощо) прагнули узгодити принципи запобігання загроз життю та здоров’я населення в процесі космічної діяльності, відповідальності за шкоду, умови відшкодування вчинених збитків. Представники радянської правничої школи, враховуючи свої практичні потреби (реалізація масштабної програми пілотованих польотів), акцентували увагу на необхідності міжнародно-правового убезпечення космічних місій, в першу чергу, на встановленні такого правового режиму співробітництва в космосі та на Землі, який би гарантував залучення усіх міжнародних засобів для порятунку космонавтів і космічних кораблів. Це все стало поштовхом для активного формування світової громадської думки щодо основних засад використання космосу.

Незважаючи на протиріччя в позиціях СРСР і США з пріоритетності проблем МКП, в ході 16-ї сесії ГА ООН було прийнято резолюцію 1721 (ХVІ) «Міжнародне співробітництво у використанні космічного простору в мирних цілях», яка стала першим офіційним документом, що оприлюднив основоположні правові норми космічної діяльності. Цією резолюцією 20 грудня 1961 року було, по суті, ухвалено три з основних «космічних» принципів: 1) міжнародне право, включаючи Статут ООН, застосовується і до космічного простору, і до небесних тіл; 2) космічний простір і небесні тіла відкриті для дослідження та використання усіма державами згідно з міжнародним правом; 3) космічний простір і небесні тіла не підлягають національному привласненню.

Підписання в серпні 1963 року Московського «Договору про заборону випробувань ядерної зброї в атмосфері, в космічному просторі та під водою». стало важливою переломною подією. Була тимчасово вирішена проблема узгодження позицій СРСР і США стосовно пріоритетності принципів, що дозволило й прийняття наступних більш детальних міжнародно-правових принципів космічної діяльності в рамках роботи КВКП.

ГА ООН прийняла резолюції 1884 (ХVІІІ) від 17.10.63 р. і 1910 (ХVІІІ) від 27.11.63 р., які закликали усі держави-члени відмовитися від виведення зброї масового ураження в космічний простір і активніше приєднуватися до Московського Договору 1963 року.

Через кілька тижнів після прийняття зазначених резолюцій як підсумок численних переговорів, конференцій і семінарів, копіткої діяльності юристів, комітетів та спеціальних робочих груп ООН, ГА ООН одностайно приймає резолюцію 1962 (ХVІІІ) з викладенням Декларації правових принципів діяльності держав з дослідження та використання космічного простору (Декларації принципів від 13 грудня 1963). Прийняття Декларації стало знаковою подією в історії МКП, оскільки в ній вперше були систематизовані основні принципи поведінки держав в процесі космічної діяльності:

1. дослідження та використання космічного простору здійснюється на благо і в інтересах усього людства (п. 1 Декларації);
2. космічний простір так, як і небесні тіла, є відкритими для усіх держав і не підлягають національному привласненню (п. 2, 3);
3. міжнародне право, включаючи Статут ООН, застосовується й до космічного простору, до небесних тіл (п. 2, 4);
4. діяльність держав з дослідження та використання космічного простору провадиться в інтересах збереження міжнародного миру та безпеки, розвитку міжнародного співробітництва та взаєморозуміння і нестворення перешкод такій діяльності інших держав (п. 4, 6);
5. держави несуть міжнародну відповідальність за національну діяльність з дослідження та використання космічного простору, у т. ч. за шкоду, спричинену під час цієї діяльності (п. 5, 8);
6. держава реєстрації космічного об’єкта зберігає юрисдикцію та контроль над таким об’єктом і будь-яким екіпажем, що знаходиться у ньому, у космосі та після повернення на Землю (п. 7);
7. держави розглядають космонавтів як посланців людства і надають їм усю необхідну допомогу для повернення до країни реєстрації на випадок аварії, лиха або вимушеної посадки на території іноземної держави (п. 9).

Положення Декларації свідчили про добру волю держав діяти на основі спільно визнаних принципів, проте вони мали не обов’язкову, а «переконуючу» дію. Набути обов’язкової сили ці норми і принципи могли лише при їх закріпленні у міжнародному договорі, з наступною його активною ратифікацією державами-підписантами. Так і сталося, положення декларації стали підґрунтям для Договору про космос 1957 року основоположного (системного) договору для МКП.

***Договірна основа міжнародного космічного права***

Першим міжнародним договором щодо космосу був «Договір про заборону випробувань ядерної зброї в атмосфері, в космічному просторі та під водою» (Московський договір, 1963 р.), який мав спеціальний предмет регулювання.

Системну основу міжнародного космічного права (МКП) склав Договір про принципи діяльності держав з дослідження та використання космічного простору, включаючи Місяць та інші небесні тіла (Договір про космос, 1967 р.): це основоположний міжнародно-правовий акт, який містить цілісне системне викладення норм і принципів діяльності держав з дослідження та використання космічного простору.

Проект Договору про космос був схвалений на ГА ООН (резолюція 2222 (ХХІ) 19 грудня 1966 року, а 27 січня 1967 року він був відкритий для підписання у Вашингтоні, Лондоні та Москві. Договір про космос набув чинності досить швидко (10 жовтня 1967 року). Нині членами Договору про космос є понад 120 країн світу (Україна – з 31 жовтня 1967 року).

Договір про космос кодифікує принципи, викладені в Декларації 1963 року, які сформульовані більш чітко і з врахування кількарічного досвіду космічних досліджень: 1) дослідження та використання космосу здійснюються на благо усіх країн і є здобутком усього людства; 2) рівне право усіх держав на дослідження та використання космічного простору; 3) свобода космічного простору для наукових досліджень; 4) сувора відповідність космічної діяльності держав нормам і принципам загального міжнародного права, включаючи Статут ООН, в інтересах підтримання міжнародного миру і безпеки та розвитку (перші чотири – в ст.І); 5) недопустимість національного привласнення космічного простору, включаючи Місяць та інші небесні тіла (ст. ІІІ); 6) заборона виведення на навколоземну орбіту будь-яких об’єктів, які несуть на собі ядерну зброю чи будь-яку іншу зброю масового знищення, встановлення такої зброї на небесних тілах або розміщення такої зброї в космічному просторі будь-яким іншим чином і використання Місяця та інших небесних тіл виключно в мирних цілях (ст. ІV); 7) держави-учасниці Договору розглядають космонавтів як посланців людства в космос і надають їм необхідну допомогу на випадок аварії, лиха або вимушеної посадки на території іншої держави-учасниці Договору або у відкритому морі (ст. V); 8) міжнародна відповідальність держав за свою національну космічну діяльність (ст. VІ); 9) відповідальність держав за шкоду, спричинену космічними об’єктами (ст. VІІ); 10) збереження державами юрисдикції та контролю над космічними об’єктами, що занесені до їх реєстрів (ст. VІІІ); 11) співробітництво та взаємна допомога держав при дослідженні та використанні космічного простору; 12) обов’язок держав уникати шкідливого забруднення космічного простору (ст. ІХ).

Чотири інші угоди конкретизують деякі з принципів закладених в Договорі про Космос:

Угода про рятування космонавтів, повернення космонавтів і повернення об’єктів, запущених в космічний простір (Угода про рятування, 1968 р.);

Конвенція про міжнародну відповідальність за шкоду, завдану космічними об’єктами (Конвенція про відповідальність, 1972 р.);

Конвенція про реєстрацію об’єктів, що запускаються в космічний простір (Конвенція про реєстрацію, 1975 р.);

Угода про діяльність держав на Місяці та інших небесних тілах (Угода про Місяць, 1979 р.).

В окрему групу можна виділити угоди про інституційне забезпечення космічної діяльності: це низка угод про створення міжнародних космічних організацій, що відіграють важливу роль у розвитку інституційних механізмів цих правовідносин (найважливіші з них: Угода про Міжнародну організацію супутникового електрозв’язку (ІНТЕЛСАТ), 1971 р.; Угода про створення Міжнародної системи та організації супутникового зв’язку (ІНТЕРСУПУТНИК), 1974 р.; Конвенція про міжнародну організацію морського супутникового зв’язку (ІНМАРСАТ), 1974 р. і Конвенція про заснування Європейського космічного агентства (ЄКА) 1975 р.);

Якщо багатосторонні угоди формують нормативну основу космічної діяльності, то реалізація цих норм і принципів покладена на численні регіональні та двосторонні угоди про співробітництво держав у галузі практичної космонавтики, у тому числі й угод про співробітництво в сфері надання космічних послуг і технологій, приклади таких угод дають: Меморандум про взаєморозуміння між Урядом України та Урядом США щодо передачі ракетного обладнання та технологій, 1994 р.; Угода між Урядом України і Урядом РФ про співробітництво у галузі створення та експлуатації ракетно-космічної та ракетної техніки, 1995 р.; Договір між Україною та Федеративною Республікою Бразилія про довгострокове співробітництво щодо використання ракети-носія «Циклон-4» на пусковому центрі Алкантара, 2003 р. тощо.

***Галузеві принципи міжнародного космічного права***

Міжнародно-правові акти обов’язкової сили а також «переконуючої» дії (зокрема, декларації і рішення міжнародних організацій з питань космічної діяльності) забезпечили швидку глобалізацію космічної діяльності сприяли формування світового ринку космічних послуг. До сих пір в сфері міжнародної космічної діяльності залишаються важливим (хоч і не завжди юридичним) джерелом МКП спеціальні принципи в тій чи іншій сфері космічної діяльності. Найважливіші їх комплекси поступово кодифікуються, стаючи договірною основою міжнародного космічного права. меред них слі передовсім відзначити три кодифіковані зведення:

 «Принципи використання державами штучних супутників Землі для міжнародного безпосереднього телевізійного мовлення» (Принципи БТМ, 1982 р.);

«Принципи, що стосуються дистанційного зондування Землі з космосу» (Принципи ДЗЗ, 1986 р.);

«Принципи, що стосуються використання ядерних джерел енергії у космічному просторі (Принципи ЯДЕ, 1993 р.), а також регіональні угоди:

Конвенція про поширення сигналів, що несуть програми і передаються за допомогою супутників (Брюссельська конвенція, 1974 р.),

Європейська конвенція з транскордонного телебачення, 1993 р. та ін.;

Їхній зміст буде більш розкрито нижче у відповідних розділах.

Важливим (необов’язковим) джерелом МКП, що характеризує новий етап його розвитку, стала Декларації про міжнародне співробітництво в дослідженні та використанні космічного простору на благо та в інтересах усіх країн, з особливим урахуванням потреб країн, що розвиваються, (Декларація про міжнародне співробітництво, 1996 р.).

**3. Інституційне забезпечення міжнародної космічної діяльності**

Початок інституціалізації міжнародної космічної діяльності пов’язують з Міжнародною астронавтичною федерацією (МАФ, 1950 р.), що почала займатися правовими проблемами освоєння космічного простору ще в «до супутниковий» період. За ініціативою Першого конгресу МАФ 1957 року в Барселоні було започатковано проведення міжнародних колоквіумів з космічного права, на яких юристи десятків країн світу щорічно розглядають правові проблеми космічного поступу людства.

Під егідою ООН на зламі 50-60-х рр. ХХ століття починається новий етап розвитку МКП. У 1960 році засновано Міжнародний інститут космічного права (МІКП), який нині є визнаним центром координації діяльності міжнародних і національних організацій в галузі правового регулювання освоєння космічного простору, популяризації МКП, організації та проведення міжнародних колоквіумів з космічного права.

Не дуже давня історія розвитку космічної науки і техніки свідчить про те, що максимальних, спрямованих на задоволення потреб людства результатів космічна діяльність може досягти виключно на засадах мирного використання космічного простору та широкого міжнародного співробітництва, в першу чергу в рамках міжнародних організацій. Важливість такого співробітництва в світовій космічній галузі та побудови космічного правопорядку, заснованому на зазначених засадах, знаходить своє відтворення в МКП, розвитком якого опікується практично з початком космічної ери Організація Об’єднаних Націй та її спеціальний підрозділ – Комітет з використання космічного простору в мирних цілях.

Комітет ООН з використання космічного простору в мирних цілях (Комітет ООН з космосу) та його Юридичний підкомітет координує рекомендації МІКП з актуальних проблем міжнародного космічного права і проекти нових міжнародно-правових документів у цій сфері.

Крім Комітету з космосу, під егідою ООН діють такі інституційні форми: Конференція ООН з дослідження та мирного використання космічного простору (ЮНІСПЕЙС); Управління з питань космічного простору (при Секретаріаті ООН); Управління Експерта ООН з використання космічної техніки; Програма ООН з використання космічної техніки.

*Зокрема, у резолюції ЮНІСПЕЙС-ІІІ «Космос на межі тисячоліть: Віденська декларація про космічну діяльність та розвиток людського суспільства» відзначаються вигоди космічної техніки та її застосування для вирішення завдань з досягнення сталого розвитку, зростання ефективності використання космічної техніки для розв’язання проблем, створених у результаті забруднення довкілля, виснаження природних ресурсів, втрати біорізноманіття та наслідків стихійних лих і антропогенних катастроф. в цій резолюції світовий космічний форум підкреслює, що сучасна космічна діяльність має відповідати принципам Порядку денного на ХХІ століття (Концепція сталого розвитку), прийнятого на конференції ООН з довкілля та розвитку в Ріо-де-Жанейро у 1992 р.*

Особливістю сучасного міжнародного космічного права є те, що його активними суб’єктами є міжнародні космічні організації виробничо-комерційного типу (ІНТЕЛСАТ, ІНМАРСАТ, ІНТЕРСУПУТНИК, ЄКА, ЄВТЕЛСАТ, ЄВМЕТСАТ та ін.), утворені на міжурядовому рівні.

Ці організації мають у своєму володінні власні космічні комплекси та виробничо-технологічні потужності, що забезпечує їм можливості бути рівноправними партнерами на світовому космічному ринку, надаючи різноманітні космічні послуги на комерційних засадах.

Для набуття правосуб’єктності цими організаціями, мають бути виконані такі умови:

1) організація повинна офіційно оголосити про прийняття нею прав і обов’язків за відповідним договором;

2) більшість держав-членів цієї організації мають бути учасниками відповідного договору;

3) більшість держав-членів цієї організації мають бути учасниками Договору про космос 1967 р.;

4) організація повинна провадити космічну діяльність.

***Неурядові міжнародні космічні організації***

Міжнародні неурядові організації відіграють важливу роль в розвитку міжнародної співпраці в космічній сфері. Значення цих організацій, утворених задовго до запровадження практичної діяльності міжурядових організацій, було найбільш вагомим у 50-60 рр. минулого століття і полягало в підтримці постійних контактів суб’єктів космічної діяльності, розширенні обсягів космічних досліджень, і, нарешті, в започаткуванні розробки принципів поведінки держав у космічній сфері – основи МКП.

Комітет з дослідження космічного простору Міжнародної спілки наукових союзів (КОСПАР) був заснований Міжнародною спілкою наукових союзів (МСНС) у жовтні 1958 року для впровадження в життя заходів з розвитку співпраці в дослідженні та використанні космічного простору. КОСПАР є міжгалузевим науковим комітетом, який займається підтримкою фундаментальних досліджень. Міжгалузевий науковий комітет складається з національних наукових організацій (академій) і міжнародних наукових союзів. У полі зору КОСПАР є: фундаментальні дослідження, технічна консультативна допомога ООН; Комітет має статус спостережника при КВКП. Цей комітет не вирішує самостійно проблем створення двигунів, ракет-носіїв, не виводить на орбіту КА і не здійснює функцій керування польотами. Як неполітична організація КОСПАР не розроблює практичних рекомендацій про надання будь-якої допомоги однією державою іншій, але він всіляко схвалює будь-яку інформацію про таку співпрацю і забезпечує прийнятний форум для неофіційних пропозицій та обговорення таких заходів, сприяючи таким чином розвитку світового ринку космічних послуг і технологій. Наразі членами КОСПАР є національні наукові установи 35 країн світу, Україна (НАНУ) – з 1996 року.

Міжнародна аеронавтична федерація (МАФ) та її асоційовані органи – Міжнародний інститут космічного права (МІКП) і Міжнародна астронавтична академія (МАА).

Членами Федерації є товариства та установи різних країн світу, причому одну державу може представляти будь-яка кількість національних членів або установ-членів, але право голосу має тільки один з цих членів. МАФ організовує конгреси та наукові симпозіуми, здійснює дослідження з конкретних питань астронавтики, публікує звіти щодо досліджень з різноманітних напрямів своєї діяльності.

Щорічні конгреси МАФ присвячені проблемам науково-дослідницької та дослідно-конструкторської діяльності. Кожного наступного року до порядку денного вносяться зміни, з тим, щоб включити до нього найбільш актуальні на час проведення конгресу питання сучасності. В рамках конгресу, як правило, відбувається кілька симпозіумів, які організує МАА, та колоквіум, які проводить МІКП. Звітні документи, які з’являються як підсумок роботи щорічних конгресів і симпозіумів, а також досліджень, що провадяться поза межами сесійної роботи, вказують нові напрями практичного використання космічних технологій, нові проблеми нашої цивілізації, що можуть бути вирішені шляхом застосування космічної техніки. Таким чином, діяльність МАФ та її асоційованих органів сприяє розширенню потенціального ринку космічних послуг і технологій, встановленню науково-обгрунтованих правил і принципів космічної діяльності.

Міжнародний інститут космічного права (МІКП) – неурядова космічна організація, створена в рамках МАФ для сприяння співробітництву в питаннях розробки актуальних проблем МКП, посилення взаємодії міжнародних і національних організацій у сфері правового регулювання космічної діяльності, вдосконалення наукових досліджень в галузі МКП, проведення наукових конференцій та колоквіумів із зазначених та інших аспектів космічної діяльності. МІКП на своїх колоквіумах розглядає проблеми МКП, що виникають у зв’язку з розвитком космічної діяльності; він є одним з найавторитетніших міжнародних форумів з розгляду широкого кола правових проблем цієї діяльності. За необхідністю МІКП надає юридичні консультації президенту МАФ. МІКП має статус спостерігача в Юридичному підкомітеті КВКП.

Керівними органами МІКП є Рада директорів, до якої входять президент, двоє віце-президентів, секретар, казначей та одинадцять інших членів Ради, що обираються на три роки. Членами МІКП є відомі своїми дослідженнями в галузі МКП юристи, що обираються довічно за рекомендаціями Ради директорів або трьох членів МІКП, а також за умови постійних робочих контактів такого юриста з МКП. Відповідно до п. 2 ст. V Статуту МІКП Рада директорів повинна забезпечувати представництво різних правових систем і регіонів світу, приділяючи особливу увагу до тих країн, які докладають значних зусиль щодо розвитку космічного права.

Асоціація міжнародного права (АМП)

Асоціацію з питань реформи та кодифікації законів націй, як спочатку називалася АМП, було засновано на конференції, що відбулась у 1873 році в Брюсселі. В 1895 році організація отримала свою теперішню назву. Асоціація складається з Оффісу (штаб-квартири) та більш як сорока національних відділень і є відкритою для вступу фахівців різних галузей міжнародного права, представників різних міжнародних організацій, страховиків, судовласників, представників торгових палат, тобто, усіх так чи інакше зацікавлених у розвитку міжнародних відносин на принципах міжнародного права. Штаб-квартира знаходиться в Лондоні.

З 1958 року (коли відбулася Нью-Йоркська конференція АМП) проблеми космічного права знайшли своє постійне місце в питаннях порядку денного. За час, що минув, АМП в рамках діяльності свого Комітету з повітряного права, а з 1974 року – новоутвореного Комітету з космічного права, дослідила цілу низку актуальних проблем космічного права, серед яких такі важливі для удосконалення правових механізмів МКП як: правовий режим космічного простору; космічна діяльність і право міжнародних організацій; особливості відповідальності за шкоду, спричинену космічними об’єктами, в умовах приватизації космічної діяльності; правові наслідки застосування космічних систем БТМ і ДЗЗ; врегулювання проблем космічного права доби комерціалізації космічної діяльності; правові аспекти космічного сміття тощо.

**Лекція № 7.**

**Міжнародно-правове регулювання послуг в сфері телекомунікацій та супутникової навігації**

ПЛАН

1. Основні напрямки використання ГСО і надання космічних послуг
2. Міжнародний союз електрозв’язку
3. Міжнародні установи що регулюють космічні послуги
4. Особливості регулювання супутникової навігації

**Література**

1. Окінавська Хартія глобального інформаційного суспільства від 22 липня 2000 р. // http://portal.rada.gov.ua
2. Декларація принципів «Побудова інформаційного суспільства – головна задача нового тисячоліття» від 12 грудня 2003 р. // http://portal.rada.gov.ua
3. Офіційний переклад нормативних актів Євросоюзу в сфері інформаційно-комунікаційних технологій. – К.: Міжнародний фонд відродження, 2002. – 219 с.
4. Космічне право України. /Упоряд І.П, Андрушко, О.В.Бєглий. – К.: Юрінком ІНТЕР, 2001. – 220 с.
5. Космическое законодательство стран мира: Тематическое собрание / Отв ред. Н. Р. Малышева. – К: Аттика, 2002 – 432 с.
6. Бабкин С.А. Право, применимое к отношениям, возникающим при использовании «Интернет»: основные проблемы. – М.: АО «Центр ЮрИнфоР», 2003, - 69 с.
7. Кормич Б.А. Інформаційна безпека: організаційно-правові основи: Навчальний посібник. - К.: Кондар, 2004. – 383 с.
8. Петрик В.М., Остроухов В.В. та ін. Сучасні технології та засоби маніпулювання свідомістю, ведення інформаційних війн і спеціальних інформаційних операцій: Навчальний посібник. - К.: Росава, 2006. – 208 с.
9. **Основні напрямки використання ГСО і надання космічних послуг**

***Особливості надання космічних послуг***

В зв’язку з розвитком сучасного інформаційного суспільства, важко перебільшити виняткове значення ГСО для створення сучасних і майбутніх телекомунікаційних систем. Окрім того, що ця орбіта найбільш ефективна для організації електрозв’язку взагалі (забезпечення дистанційного доступу та надання послуг в сфері ІНТЕРНЕТ, ГМПСЗ, Глобальної навігаційної супутникової системи (ГНСС) тощо, ГСО особливо зручна при організації глобального супутникового теле- та радіомовлення.

Основні напрямки використання ГСО в цій сфері включають:

Безпосереднє телевізійне мовлення (БТМ) – передача або ретрансляція космічними станціями (приймально-передавальними пристроями на борту об’єктів, які знаходяться за межами основної частини атмосфери Землі) сигналів, призначених для безпосереднього прийому населенням зображень і звуку.

Космічний радіозв’язок – передача різноманітної інформації за допомогою радіохвиль, за якої використовуються один чи кілька КА. Охоплює різні галузі мовлення, радіолокації, навігації та місцевизначення, спостереження Землі та метеорології, а також запуску та експлуатації космічних об’єктів. Одним з основних його видів є супутниковий зв’язок.

Супутниковий зв’язок – різновид електрозв’язку, за якого одна з функцій системи прийому-передачі інформації (найчастіше ретрансляції сигналів) здійснюється технічними засобами, встановленими на борту ШСЗ.

Діяльність щодо практичного використання ГСО неподільна із застосуванням радіочастот, необхідних для керування зростаючої кількості КА під час їх запуску, забезпечення функціонування ШСЗ на орбіті, передачі на Землю корисної інформації тощо.

Хоча електромагнітна або радіохвильова передача має багато переваг перед такими способами, як передача за допомогою дроту або кабелю, її обсяги та експлуатаційні можливості мають низку суттєвих обмежень.

Основним обмеженням у використанні радіохвиль вважається явище «радіоінтерференції»: якщо дві передавальні станції працюють одночасно і на однаковій частоті, а також з однієї точки й на той самий район, то радіоприймач не зможе правильно розшифрувати інформацію, що міститься в жодному з цих сигналів. У такому випадку говорять про взаємну інтерференцію двох сигналів. Цьому явищу можна запобігти, якщо надати кожному із сигналів визначені характеристики, які б відрізняли їх один від одного і надавали можливість правильно їх дешифрувати за допомогою відповідних радіоприймачів. Найбільш доступним є встановлення таких відмінностей між сигналами, які визначаються використовуваними для наших цілей частотами.

Не дивлячись на те, що розвиток новітньої техніки призвів в останні роки до можливостей використання значної чисельності частот і що спектр радіочастот завантажений далеко не повністю, все ж через зростаючий попит на використання цього ресурсу його розумна експлуатація, яка б задовольняла усі країни, залежить від планування та ретельної координації шляхом ефективного регулювання використання частот, здійснюваного незалежним міжнародним органом.

Таким чином проблема ефективного планування та координації використання космічного простору залишається актуальною в діяльності Міжнародного союзу електрозв’язку (МСЕ) основного регуляторного міжнародного органу в цій сфері.

Вже на початку 70-х рр. минулого століття Комітет ООН з космосу і створена ним Робоча група з безпосереднього телевізійного мовлення висловили загальну думку, що ГСО є обмеженим природним просторовим ресурсом, який буде широко застосовуватися у майбутньому для різних видів супутникових систем, і що необхідно заздалегідь розглянути питання її використання. З огляду на щільний взаємозв’язок між розміщенням ШСЗ і розподілом частот було визнано також важливу роль Міжнародного союзу електрозв’язку (МСЕ) в координації використання ГСО.

Сьогодні супутникові технології та послуги, що створені на основі або надаються за допомогою телекомунікаційної техніки, це найбільш динамічно зростаючий сектор світової економіки з обсягами обороту більше 1000 млрд. доларів США на рік.

На світовому космічному ринку спостерігається швидке розширення масштабів різноманітних видів послуг з використанням радіозв’язку, таких як: пейджинговий зв’язок, абонентські канали супутникового радіо і телебачення, глобальні навігаційні системи (ГНСС) та системи місцевизначення.

Окрім підвищення ефективності провадження підприємницької діяльності сам по собі сектор супутникового зв’язку має особливо важливе значення для світової економіки. Телекомунікаційний сектор світового космічного ринку розподілений між космічним сегментом (ШСЗ, ракети-носії, та станції керування), наземним сегментом (термінали та мережі кінцевих користувачів) і службами. З розширенням БТМ (або іншими – словами прямого домашнього телемовлення) і служб цифрового звукового мовлення та появою служб персонального і мультимедійного зв’язку щорічно наземний сектор поповнюється мільйонами нових користувачів.

З іншого боку, у звітних матеріалах ЮНІСПЕЙС-ІІІ, як вже зазначалося, супутникові телекомунікаційні технології пов’язують з перспективами сталого розвитку, з вирішенням багатьох проблем у галузях, які потребують надійного високоякісного зв’язку.

***Безпосереднє телевізійне мовлення***

Наприкінці 60-х років ХХ століття при розгляді правових аспектів використання космічної техніки з метою покращення умов розповсюдження інформації, вдосконалення загальноосвітніх заходів і на початку 70-х років під час обговорення в рамках роботи Юридичного підкомітету Комітету ООН з космосу принципів безпосереднього телевізійного мовлення за допомогою ШСЗ постали питання щодо проблем авторських прав стосовно творів (програм), що передаються засобами безпосереднього телевізійного мовлення (БТМ).

Окремі юристи наполягали на встановленні специфічних міжнародних норм стосовно захисту цих програм від несанкціонованого використання. Однак були й такі фахівці з інтелектуального права, які запевняли в достатності існуючих міжнародних норм, що повинні регулювати відносини авторства у новій галузі людської діяльності. На той час БТМ мало ще експериментальний характер (перший досвід безпосередньої трансляції освітньої програми мав місце у 1976 році, коли США запустили ШСЗ над територією Індії), і робити якісь висновки щодо актуальності термінового доповнення існуючого міжнародного права конкретними нормами не було можливим.

Важливим етапом у вирішенні правових засад реалізації проектів з БТМ і наближенні полярних точок зору щодо проблеми авторських та суміжних прав у сфері безпосереднього телевізійного мовлення стало рішення ГА ООН від 20 грудня 1968 року (резолюція 2453 «В»), що ухвалило заснування Комітетом ООН з космосу Робочої групи з питань вивчення перспектив створення БТМ і прогнозування передбачуваних зисків, які несе впровадження засобів БТМ. Протягом 1969-1970 рр. було розглянуто два проекти міжнародних актів (СРСР і Франції), що стало першими спробами формулювання на рівні ООН принципів використання світовим співтовариством цього нового виду глобального зв’язку, у тому числі й принципу збереження (гарантування) авторських та суміжних прав у сфері БТМ. Однак, якщо відсутність досвіду (практичних результатів) використання засобів БТМ не дозволила членам Робочої групи досягти взаємопогоджених висновків щодо усіх напрямків проблематики, то, стосовно авторських та суміжних прав, майже одностайно було констатовано про відсутність специфічних проблем використання космічного простору під цим кутом зору, і на пропозицію Комітету ООН з космосу ГА ООН у 1971 році рекомендувала розглянути серед окремих проблем БТМ і проблему авторських і суміжних прав спільно Всесвітній організації інтелектуальної власності (ВОІВ) та Організації Об’єднаних Націй з питань освіти, науки та культури (ЮНЕСКО).

Таким чином, проблеми космічного зв’язку, а також пов’язані з ними питання охорони прав авторів, артистів-виконавців, виготовлювачів фонограм і радіомовних організацій вже понад 30 років є предметом дискусій на численних робочих зустрічах, конференціях, семінарах та інших форумах міжнародних організацій, що опікуються питаннями інтелектуальної власності, зокрема ВОІВ, ЮНЕСКО і Міжнародного бюро із захисту інтелектуальної власності. Ці форуми мали на меті виробити принципи й основні напрями довгострокових домовленостей, спрямованих на встановлення правил використання космічного зв’язку та охорони авторських прав.

Не менш значним етапом в розробці норм охорони авторських прав і прав артистів-виконавців, виробників фонограм і органів радіомовлення при передачах за допомогою штучних супутників стало заснування Комітету урядових експертів з питань авторського права (КАП) і проведення першої сесії КАП, скликаної в Лозанні з 21 по 30 квітня 1971 року спільно ЮНЕСКО і ВОІВ.

КАП провів загальне обговорення шляхів вирішення нагальної проблеми. Йшлося про перегляд Міжнародної конвенції з охорони прав артистів-виконавців, виробників фонограм і організацій мовлення 1961 року (Римської конвенції), про внесення змін до міжнародних договорів, що регламентують діяльність МСЕ, або про укладення нового окремого договору. При цьому не виключались й інші можливі шляхи вирішення проблеми. Невідкладність прийняття якогось з цих рішень не викликала сумнівів: усі делегати зазначали про необхідність запобігання несанкціонованому використанню програм, переданих засобами радіозв’язку (як сигнали) за допомогою ШСЗ. КАП констатував, що це буде відповідати не тільки інтересам радіомовних організацій, але так само й інтересам усіх осіб, які беруть участь у виробництві фонограм, що передаються за допомогою зазначених сигналів, за винятком тих осіб, участь яких у виробництві програм носить чисто технічний характер.

Більшість з тих експертів, що брали участь у роботі КАП висловились за доцільність розроблення нової міжнародної угоди. У зв’язку з цим КАП створив спеціальну робочу групу, яка й підготувала проект конвенції про заборону недозволеного поширення сигналів, що несуть програми і передаються через супутники. Основний принцип цього проекту зводився до того, що вибір юридичних засобів заборони такого використання сигналів резервується за національними законодавствами, а санкції можуть мати цивільно-правовий, кримінально-правовий або адміністративно-правовий характер. Водночас КАП констатував, що проблема правового регулювання поширення сигналів, що несуть програми і передаються через супутники все ще вимагає прискіпливого вивчення.

Друга сесія КАП проходила у штаб-квартирі ЮНЕСКО з 9 по 17 травня 1972 року. Дискусії цієї сесії визначили два кардинальні підходи до проблеми.

Перший – новий міжнародний договір повинен слугувати подвійній меті: запобігати незаконному поширенню сигналів і одночасно забезпечувати охорону інтересів осіб і організацій, що беруть участь у створенні програм, переданих за допомогою цих сигналів. Відповідно до цього підходу подібна охорона вважалася вкрай необхідною, оскільки не було впевненості в тому, що вона є досить дієвою в рамках міжнародних конвенцій з авторського і суміжних прав, тлумачення яких з цього питання дуже неоднозначне.

Другий – виходив з доцільності укладення простого акта, спрямованого головним чином на заборону недозволеного поширення сигналів, що ніяким чином не зачіпає при цьому прерогатив, визнаних національним законодавством і відповідними міжнародними конвенціями з авторського і суміжних прав.

Третя сесія КАП пройшла в Найробі (Кенія) з 2 по 11 липня 1973 року. Результатом роботи сесії став повний перегляд правових засад «лозаннського» документа.

Зокрема, дія правових механізмів проекту конвенції переносилася зі сфери міжнародного приватного права до сфери міжнародного публічного права шляхом виключення із запропонованого проекту всіх правил про «приватні права» і надання державам свободи самим вирішувати питання щодо найбільш прийнятних засобів заборони недозволеного поширення і використання сигналів, що несуть програми.

Таким чином, замість зобов’язань держав передбачати систему видачі ліцензій на реалізацію прав з трансляції та ретрансляції, фіксації, відтворення тощо, «найробійський» підхід потребував, щоб держави застосовували всі доцільні міри проти поширення на своїх територіях сигналів супутників (програм) тими органами-розповсюджувачами, для яких вони не призначалися. Також пропонувалось надати державам право самим вирішувати, яким чином поєднувати та охороняти інтереси різноманітних суб’єктів авторського права (виготовлювачів фонограм, артистів-виконавців, радіомовних організацій), або, як їх стали називати, «вкладників у програми». Текст проекту конвенції, переглянутий відповідно до нового підходу, отримав широку підтримку з боку учасників зустрічі в Найробі.

Зрештою, третя сесія КАП прийняла резолюцію, що характеризує напрацьований у Найробі текст як такий, що може бути схвалений, і рекомендувала для прийняття Конвенції скликати в 1974 році дипломатичну конференцію. Цю конференцію було проведено в Брюсселі з 6 по 21 травня 1974 року за участю 57 держав. У конференції також брали участь спостерігачі від п’яти міжурядових організацій (ООН, МОП та ін.) і сімнадцяти міжнародних неурядових організацій.

Найробійський текст проекту конвенції був використаний при цьому як основа для роботи конференції. Основним результатом роботи конференції можна вважати ухвалення остаточного варіанта тексту «Конвенції про розповсюдження сигналів, які несуть програми і передаються за допомогою супутників» (Брюссельська конвенція, 1974 р. – далі Конвенція).

У преамбулі Конвенції підкреслюється, що її метою є розроблення такої міжнародної правової системи, що сприяла б використанню зв’язку за допомогою супутників, з одного боку, а з іншого боку – охороняла б інтереси авторів, артистів-виконавців, виготовлювачів фонограм і організацій мовлення. Крім цього, в преамбулі наголошується на прагненні ніяким чином не завдавати шкоди тим міжнародним угодам, які вже набули чинності, включаючи Міжнародну конвенцію електрозв’язку і Регламент радіозв’язку, що додаються до цієї конвенції, і ніяким чином не заважати більш широкому приєднанню до Римської конвенції 1961 року, яка передбачає охорону інтересів артистів-виконавців, виробників фонограм і організацій мовлення. Слід зазначити, що нагадування про Римську конвенцію в преамбулі не має на увазі юридичного або морального зобов’язання з боку держав-учасниць Брюссельської конвенції дотримуватися положень Римської конвенції.

Конвенція починається визначенням ряду основоположних термінів і понять, таких як «сигнал», «програма», «супутник», «сигнал, що випромінюється», «вторинний сигнал», «орган-джерело», «орган, що поширює» і «поширення сигналів, що несуть програми».

Основне зобов’язання, що покладається Конвенцією на договірну державу, зводиться до того, що вона зобов’язується «приймати відповідні заходи для запобігання поширенню на своїй або зі своєї території будь-якого несучого програми сигналу будь-яким органом, що поширює, для якого сигнал, переданий на супутник або, що проходить через нього, не призначається». Таким чином, договірна держава вправі проводити в життя основну вимогу Конвенції будь-яким засобом, який вона вважає доцільним: шляхом застосування законодавства про охорону інтелектуальної власності відповідно до конвенцій про авторське право, шляхом прийняття адміністративних мір, карних санкцій, застосуванням положень законів про електрозв’язок тощо. При цьому знову знайшов своє підтвердження один із принципів, схвалених в Найробі: «необхідність виходити із сумлінності держав при забезпеченні ефективних заходів, спрямованих проти незаконного поширення сигналів».

Зобов’язання, що покладаються на державу-члена Конвенції, не застосовуються до поширення вторинних сигналів, отриманих від сигналів, переданих органом, що поширює, для якого ці сигнали призначалися. Таким чином, підкреслюється думка, що Конвенція має на меті охопити лише космічний зв’язок, а не ситуації, що є чисто «земними» і підпадають цілком під режим Римської конвенції.

Брюссельська конвенція не застосовується і тоді, коли передані сигнали йдуть від органа-джерела або за його дорученням і транслюються через супутник для безпосереднього прийому широкою аудиторією. Тобто, зі сфери дії Конвенції виключається поширення сигналів, отриманих від супутників прямого (безпосереднього) мовлення. Значення такого правила важко переоцінити, якщо врахувати, що перспектива розвитку радіо і телебачення з використанням штучних супутників Землі прямо пов’язана саме зі супутниками безпосереднього мовлення.

З огляду на те величезне значення, що має розвиток космічного зв’язку для поширення освіти, науки і культури в країнах, що розвиваються, Конвенція передбачила, що ці держави не зобов’язані вживати заходів, передбачених в ст. 2, якщо сигнал несе програму, використовувану винятково з метою просвітництва, в тому числі для освіти дорослих або з метою наукових досліджень. Аналогічно відповідні міри не застосовуються державами, коли мова йде про сигнали, що несуть короткі витримки з переданих за допомогою сигналів програм, що містять повідомлення про поточні події або таких, що несуть як цитати короткі витяги з переданих сигналами програм. Проте все це за умови, якщо обсяг витягів або розмір цитат виправданий інформаційними цілями або відповідає «чесній практиці».

*Впровадження положень Брюссельської конвенції.* До конвенції мають бути залучені якомога більше країн, які б прийняли національні закони з охорони несучих програми сигналів, переданих через супутники. Для консультативно-методичної допомоги державам в застосуванні положень Брюссельської конвенції в квітні 1978 року було утворено Робочу групу, а згодом і Комітет урядових експертів, перші засідання яких пройшли в липні 1979 року (Париж). Ці органи були покликані розробити типові положення, що могли б лягти в основу національного законодавства держав, що регулює діяльність в галузі супутникового телебачення, і в такий спосіб сприяти приєднанню до Брюссельської конвенції тих країн, що ще не є її учасницями.

Перше з двох розроблених типових положень надає органу-джерелу однієї країни право дозволяти поширення несучих програми сигналів, переданих через супутник, здійснюваних на території або з території іншої країни.

Положення Брюссельської конвенції спрямовані на захист від незаконного поширення самих сигналів, а не тієї інформації, що в них міститься. Якщо вважати, що дія конвенції поширюється на охорону сигналів лише настільки, наскільки вони є носіями програми, то виникає питання про законність використання органом, що поширює, самої програми, з погляду дотримання прав авторів «внесків» до неї та, отже, про надання їм права контролю за поширенням програми, у створенні якої вони брали участь. Тому в типовому положенні міститься стаття, відповідно до якої право, встановлене цим положенням на користь органа-джерела, ніяк не торкається прав авторів, артистів-виконавців, виготовлювачів фонограм та інших мовних організацій (не органа-джерела), які ці суб’єкти можуть пред’явити стосовно використання об’єктів їх творчості в програмі, яка передана через супутник.

Типове положення встановлює 20-річний термін охорони права, наданого органу-джерелу. В тих країнах, де передані через супутник програми охороняються на підставі законодавства з авторського права або суміжних прав, вони продовжують користуватися такою охороною протягом усього терміну, передбаченого цим законодавством. Порушення прав, встановлених типовим положенням, має тягти за собою застосування таких самих санкцій, що їх національне законодавство визначеної держави передбачає у випадку порушення прав інтелектуальної власності.

Друге типове положення стосується заборони діяльності, захист від якої покликана забезпечити Брюссельська конвенція. Метою його розробки було уточнення того, які сигнали варто вважати «призначеними» або «не призначеними» для органа, що поширює, з огляду на ст. 2 Брюссельської конвенції. Правила цього типового положення знаходяться в сфері дії публічного права. Це Типове положення встановлює, що поширення несучих програми сигналів, переданих через супутник, повинне бути заборонено, якщо орган, що поширює, не може надати доказів наявності договору з органом-джерелом. Ця заборона не діє, якщо орган, що поширює, доведе, що орган-джерело не заперечує проти вільного використання своїх несучих програми сигналів. Порушення цих розпоряджень тягне за собою застосування санкцій адміністративно-правового або кримінально-правового характеру.

Заходи для популяризації Брюссельської конвенції (у тому числі й прийняття типових положень) мали успіх: якщо на момент набуття нею чинності (25 серпня 1979 року) її членами стали тільки 5 держав, то станом на 2007 р. загальна кількість країн, що приєднались до Конвенції досягла 28, у тому числі такі розвинені країни, як Австрія, Італія, Німеччина, Швейцарія і США.

*Принципи безпосереднього телевізійного мовлення.* Як зазначалося раніше, Комітет ООН з космосу за мандатом ГА ООН вже понад 30 років опікується питаннями, що стосуються супутникового радіозв’язку. Одним з найважливіших питань, що протягом багатьох років було і залишається в центрі уваги Комітету і утвореної ним Робочої групи, є нагальні питання безпосереднього телевізійного мовлення (БТМ): проблеми і перспективи передачі через ШСЗ телевізійного сигналу, який може прийматися користувачем напряму на параболічну антену з малим діаметром (до 1 м).

А вже після десяти років напруженої роботи зазначеної групи та Комітету ООН з космосу і його підкомітетів 10 грудня 1982 року ГА ООН більшістю голосів ухвалила «Принципи використання державами штучних супутників Землі для міжнародного безпосереднього телевізійного мовлення» (Принципи БТМ).

В Принципах БТМ, акцентуючи увагу на те, що відповідна діяльність має відповідати нормам міжнародного права, включаючи Статут ООН, Договору про космос 1967 р. і відповідних документів МСЕ, підтверджуються суверенні права держав і необхідність налагодження широкої міжнародної співпраці у цій сфері, визначається, що пряме безпосереднє телевізійне мовлення через ШСЗ «...має сприяти вільному розповсюдженню і взаємовигідному обміну держав інформацією та знаннями в галузі культури і науки, допомагати розвитку освіти, соціальному та економічному розвитку, особливо в країнах, що розвиваються…». Головним положенням Принципів БТМ є положення про обов’язковість проведення консультацій між державою мовлення і державою прийому сигналів БТМ (п. 13) та укладення угод або інших домовленостей, які б слугували підґрунтям для започаткування реалізації певного проекту з БТМ (п. 14).

***Інші напрямки надання космічних послуг***

Супутникові телекомунікаційні системи мають вкрай важливе значення для: попередження стихійних лих, забезпечення екстреного зв’язку під час ліквідації їх наслідків; дистанційного навчання, підготовки кадрів, глобального підключення до мережі ІНТЕРНЕТ; забезпечення дистанційного доступу та надання послуг в сфері телемедицини; встановлення міжкомпонентного бездротового зв’язку (бездротового зв’язку між місцевими та регіональними мережами); передачі програмного забезпечення, музичних творів, наукових даних і глобальної фінансової та метеорологічної інформації; впровадження технологій торгівлі за допомогою електронних засобів зв’язку, здійснення прямого відеомовлення і супутникового збирання новин.

Надзвичайно швидкі темпи вдосконалення засобів і технологій дистанційного зондування Землі (ДЗЗ), зростання обсягів відповідних послуг пояснюються тим, що прогрес в застосуванні даних ДЗЗ є надзвичайно важливим з точки зору сприяння реалізації рекомендацій Конференції з довкілля та сталого розвитку в Ріо-де-Жанейро у 1992 році, Третьої конференції з космосу (ЮНІСПЕЙС-ІІІ) у Відні у 1999 році та інших світових форумів, що відбулися на межі тисячоліть.

Останні технічні досягнення дозволили створити новий вид супутникового зв’язку, що використовує компактні наземні комп’ютерні термінали, виготовлення яких не пов’язане зі значними витратами. Ці нові системи відомі як глобальний мобільний персональний супутниковий зв’язок (ГМПСЗ). Системи ГМПСЗ відкривають нові можливості в галузі персональної телефонії, включаючи глобальний мобільний факсимільний зв’язок, передачу повідомлень і навіть широкополосний мультимедійний зв’язок, нові мобільні системи зв’язку і передачі даних з використанням малогабаритних терміналів і портативних комп’ютерів.

Впродовж останніх десятиліть у сфері телекомунікацій відбуваються корінні зміни, що обумовлені злиттям технологій телезв’язку, інформатики та аудіовізуального мультимедійного зв’язку. Появі нових ринків і підвищенню ринкового попиту буде сприяти встановлення вільної конкуренції на світових ринках і глобалізація ринків телекомунікаційного обладнання, мереж і послуг, а також приватизація традиційний державних компаній зв’язку у поєднанні з максимально широким застосуванням відповідних угод, укладених у 1997 році в рамках Світової організації торгівлі (СОТ). Ці чинники підтримують попит на телекомунікаційну інфраструктуру і з огляду на це часто найбільш ефективним рішенням, що дозволить задовольнити потреби зростання, особливо в країнах, що розвиваються, буде саме використання ШСЗ.

У зв’язку зі створенням усе більш складних навігаційних систем, систем забезпечення безпеки у повітряному просторі та на морі, розгортанням нових мобільних систем передачі даних з широким застосуванням комп’ютерів, а також планами розгортання таких систем, як глобальний мобільний персональний супутниковий зв’язок все гострішим постає питання розподілу частот радіоспектра.

1. **Міжнародний союз електрозв’язку**

В умовах глобального інформаційного простору та побудови інформаційного суспільства, провідну роль у правовому регулюванні ГСО, здійснює Міжнародний союз електрозв’язку МСЕ, ті принципи та норми, які ним приймаються і які є обов’язковими для всіх суб’єктів міжнародного права, враховуючи статус цієї організації.

Міжнародний союз електрозв’язку виступає як спеціалізована установа системи ООН з регулювання економічного використання космічного простору (видання квот на експлуатацію ГСО, забезпечення справедливого та економічного використання державами радіочастотного спектру, технічні, експлуатаційні, тарифні стандарти використання електрозв’язку тощо)

Вже понад 30 років найбільш складні правові питання врегулювання відносин у найдинамічнішому секторі світового космічного ринку намагається вирішувати саме МСЕ, який здійснює розробку регламентів, що розподіляють діапазони радіочастот для космічного зв’язку, вивчення можливостей залучення космічного зв’язку в світову систему електрозв’язку, дослідження економічних аспектів космічного зв’язку, обмін інформацією щодо використання ШСЗ для розвитку дальнього зв’язку тощо.

МСЕ вже наприкінці 50-х років визнав свою відповідальність стосовно встановлення виважених організаційно-правових засад провадження діяльності в сфері космічного зв’язку.

ГА ООН, зі свого боку, в 1961 році у резолюції 1721 закликала МСЕ розглянути відповідні аспекти міжнародного співробітництва у новій галузі зв’язку.

У 1963 році Надзвичайна адміністративна конференція МСЕ з радіозв’язку, переглядаючи Регламент радіозв’язку, доповнила його розділом, що розподіляв частоти, необхідні для використання космічними системами та службами зв’язку, включаючи метеорологічні та навігаційні супутники, а також супутники зв’язку. Крім цього, мабуть вперше, в офіційному міжнародному документі з’явився розділ, окрема стаття якого містила визначення, необхідні для однозначного тлумачення норм експлуатації космічних систем, служб і станцій зв’язку.

Водночас в сфері розподілу частот, Конференція продовжила ґрунтувати свої рішення на принципі «хто першим прийшов, той перший і отримав». Тому у робочому органі МСЕ Міжнародному комітеті з реєстрації частот (МКРЧ) необхідні для нових систем зв’язку частоти надавалися тим державам і міжнародним організаціям, хто першими розпочав на цих частотах працювати: їм гарантувалися постійні привілеї та захист, а ті, хто підключилися згодом, могли використовувати спектр радіочастот лише таким чином, щоб не створювати перешкод для сигналів з частотами, вже зареєстрованими в МКРЧ.

Однак у 1971 році на Всесвітній адміністративній конференції МСЕ при перегляді Регламенту радіозв’язку в резолюції SPA 2-1 вперше з’являються положення щодо гарантій використання державами на рівноправній основі діапазонів частот для служб космічного зв’язку. Приймаючи до уваги, що радіочастотний спектр і ГСО є «обмеженими природними ресурсами і тому повинні використовуватися найбільш ефективно та ощадливо», Конференція МСЕ 1971 року відкинула доктрину «права першого» і встановила регламенти організації космічного зв’язку, за якими: реєстрація в МСЕ частот та їх використання не є пріоритетними для будь-якої країни або групи країн і мають не створювати перешкод створенню космічних систем іншими країнами; будь-яка країна або група країн, що зареєстрували в МСЕ частоти для своїх служб космічного зв’язку, повинні запровадити усі практично здійсненні заходи для забезпечення використання іншими країнами або групами країн нових космічних систем.

У 1973 році на Повноважній Конференції МСЕ орбіта геостаціонарних ШСЗ та частоти, які надаються для її використання, були оголошені «обмеженим природним ресурсом, який повинен використовуватися ефективно та ощадливо відповідно з потребами та технічними можливостями держав на засадах Регламенту радіозв’язку».

При цьому в МСЕ до питань регулювання діяльності щодо використання ГСО почали застосовувати фактично ті самі механізми, які склалися в сфері регулювання діяльності держав у галузі радіозв’язку взагалі. МСЕ з 1973 року надав Міжнародному консультативному комітету з радіо право не тільки давати консультації відповідно раціонального використання спектра радіочастот, але й рекомендувати оптимальне розміщення ШСЗ на ГСО, а Міжнародному комітету реєстрації частот, який раніше тільки координував використання радіочастот, – право реєструвати орбітальні позиції цих геостаціонарних супутників. Згідно зі ст. 11 Регламенту радіозв’язку на орбітальні позиції цих ШСЗ були розповсюджені процедура координації, що використовується щодо частотних присвоєнь, низку інших механізмів регулювання.

Як підсумок, МСЕ в своєму Статуті від 22 грудня 1992 року зафіксував положення за яким «при використанні ділянки частот для радіозв’язку члени Союзу повинні враховувати те, що радіочастоти та орбіта геостаціонарних супутників є обмеженими природними ресурсами, які належить використовувати раціонально, ефективно і ощадливо, відповідно до положень Регламенту радіозв’язку, щоб забезпечити справедливий доступ до цієї орбіти та відповідних частот різним країнам з урахуванням особливих потреб країн, що розвиваються, і географічного розташування деяких країн».

Водночас, серйозну стурбованість держав світової спільноти у 80-90 рр. минулого століття викликала інша проблема – проблема «паперових супутників», яка полягала в прогресуючій тенденції заявок позицій на ГСО не для розташування на них реальних ШСЗ, а для перетворення виділених місць (квот) в предмет купівлі-продажу.

Зазначена проблема викликала відповідні заходи з боку МСЕ, яка удосконалила наприкінці 90-х рр. існуючі на той час процедури заявок позицій на ГСО з метою недопущення заявок для «паперових супутників». На Всесвітніх радіоконференціях 1997 і 1998 рр. біло узгоджено і схвалено такі попереджувальні заходи як: оформлення заявок до МСЕ на платних засадах; скорочення до 7 років терміну дії заявок до вичерпання його пріоритету (замість схеми «6 років – на координацію заявок зі суміжними користувачами + 3 роки – на запуск КА» почала діяти схема «5+2») тощо.

Однак, не дивлячись на те, що питання правового режиму ГСО[[3]](#footnote-3) як і проблема делімітації космічного простору є постійними питаннями порядку денного останні 20 років роботи Комітету ООН з космосу та його Юридичного підкомітету, проблему правового регулювання ГСО, у тому числі справедливого розподілу цього «обмеженого природного ресурсу» Землі до цього часу не вирішено.

Наразі Юридичний підкомітет намагається узгодити різні (а часто і взаємовиключні) точки зору держав-членів на те, як конкретно мають вирішуватися питання використання і доступу до цього ресурсу: а) для регулювання доступу і використання геостаціонарної орбіти має бути встановлений правовий режим sui generis, щоб забезпечити захист прав країн, що розвиваються, і країн, що внаслідок обмеженості фінансових або технічних ресурсів поки не змогли розмістити супутники зв’язку на цій орбіті; б) варто розглянути можливість забезпечення справедливого доступу до орбіти або преференційних прав на її, особливо для держав, які мають географічну близькість до площини ГСО; в) правове регулювання доступу до ГСО має бути щільно пов’язане зі свободою використання космічного простору; г) відповідальність щодо забезпечення справедливого доступу до геостаціонарної орбіти покладається на МСЕ, що є єдиним правомочним органом з координації та регулювання спектра радіочастот і д) будь-яка преференційна вимога щодо ГСО або її резервування вважається формою привласнення космічного простору, і тому заборонена на підставі положень Договору про космос.

В останні роки було подано різноманітні пропозиції та робочі документи з метою наблизити Юридичний підкомітет до консенсусу з цього питання. Проте, незважаючи на активну дискусію, що продовжується, дотепер зберігається явний поділ позицій держав з питання про справедливе урегулювання порядку використання ГСО.

Зі створенням все більш складних навігаційних систем, систем забезпечення безпеки в повітряному просторі та на морі, нових мобільних систем передачі даних з використанням портативних комп’ютерів, а також з розгортанням таких систем, як ГМПСЗ, і з впровадженням десятків інших нових прикладних програм питання розподілу радіочастот електромагнітного спектру постає все більш гостро. Нові системи радіозв’язку (в першу чергу, ГМПСЗ і ГНСС) засновані на використанні угруповань ШСЗ, при цьому кількість ШСЗ значно зростає,[[4]](#footnote-4) що викликає нові складнощі у розподілі місць на найбільш використовуваних орбітах і радіочастот електромагнітного спектру.

Знадобилося принципово переглянути основи планування та координації діяльності Міжнародного союзу електрозв’язку (МСЕ), в результаті чого на Всесвітній конференції радіозв’язку в 1997 році та наступних форумах МСЕ було прийнято важливі рішення з питань регламентації використання як виділених для космічного зв’язку ділянок електромагнітного спектру, так і найбільш затребуваних орбіт для супутникових телекомунікаційних систем.

3. **Міжнародні установи, що регулюють комерційне використання супутників**

Найбільш відомі три організації в сфері міжнародної координації послуг в сфері супутникового електрозв’язку це (ІНТЕЛСАТ, утворена 1971 р.); Міжнародна система організації супутникового зв’язку (ІНТЕРСУПУТНИК, 1974 р.); Міжнародна організація морського супутникового зв’язку /міжнародного мобільного зв’язку (ІНМАРСАТ, 1974 р.), Європейське космічне агентство (ЄКА, 1975 р.).

 ***Міжнародна організація мобільного супутникового зв’язку****.*

Ця установа створена на базі Міжнародної організації морського супутникового зв’язку (ІНМАРСАТ) шляхом внесення певних змін у Конвенцію про ІНМАРСАТ 1976 р. Зазначені зміни були внесені в 1998 р. на 12-й сесії Асамблеї ІНМАРСАТ. Зміни були викликані тим, що Організація додала до її первинної мети забезпечення повітряної і сухопутної мобільних супутникових служб, включаючи повітряний супутниковий зв’язок для організації повітряного руху й керування експлуатацією повітряних суден. Початкова ж мета організації полягала в забезпеченні космічного сегмента, необхідного для поліпшення морського зв’язку, оповіщення про нещастя й забезпечення охорони людського життя на морі, підвищення ефективності роботи суден і керування ними, удосконалення служб морської кореспонденції й можливостей радіопередач.

Членом ІНМАРСАТ може бути будь-яка держава. Діяльність даної організації будується на комерційній основі. Штаб-квартира Організації перебуває в Лондоні.

Україна, виходячи зі свого геополітичного положення і морського потенціалу, є важливим стратегічним партнером для будь-якої європейської держави і, в зв’язку з цим, повинна прагнути до створення багатосторонньої системи міжнародного співробітництва. Тільки активна участь та підвищення ролі України в програмній і координаційній діяльності в структурах Європейського Союзу, Чорноморського економічного співробітництва, ГУАМ, Балто-Чорноморського союзу, а також в інших міжнародних морських організаціях під егідою ООН та ІМО дозволить забезпечити необхідне врахування її інтересів при розробці перспективних норм міжнародного права, прискорить процес інтеграції економіки України в світову економічну систему і сприятиме зміцненню загальноєвропейської та регіональної безпеки.

Інституціалізація комерційної діяльності в сфері використання космосу динамічно розвивається і далі (матеріал в додатках).

**4. Супутникова навігація**

Супутникова навігація – комплекс заходів з місцевизначення та маршрутизації мобільного об’єкта керування з використанням можливостей космічних засобів (ШСЗ) на орбіті. Утворення орбітальних супутникових угруповань відкрило нові можливості для навігаційного забезпечення морських суден, літаків тощо – шляхом створення на їх базі космічних навігаційних систем (КНС) національного й регіонального масштабу, а також глобальних навігаційних супутникових систем (ГНСС).

Зростання інтенсивності міжконтинентального і трансокеанського транспортного потоку, розміри морських і повітряних суден, вимагають постійного адекватного вдосконалення морських та повітряних перевезень, підвищення вимог до техніки навігації та її організаційно-правового забезпечення. Безпека суттєво завантажених морських маршрутів і повітряних ліній найкращим чином забезпечується шляхом використання навігаційних супутників.

Проект Глобальної навігаційної супутникової системи (ГНСС) передбачав її формування на основі національних і регіональних космічних навігаційних систем (передовсім, НАТО). Ініціативна група з ГНСС була створена у 2001р. Проблемність міжнародно-правового забезпечення процесу утворення ГНСС полягала в тому, що початково подібні проекти (навігаційних системи) мали військове призначення. Такими були перші космічні навігаційні системи ГЛОНАСС (СРСР, з 1991 року – Росія) і НАВСТАР (США), що розроблювались як виключно військові. Однак реалії показали не тільки економічну вигоду використання цих супутникових систем для вирішення національних проблем керування рухом, але й виявили політичні аспекти, що дозволяють інтегрувати зусилля міжнародного співтовариства для прогресивного розвитку засобів космічної навігації, не випускаючи з поля зору питання національної безпеки Росії та США.

Крім того, як показало опитування в США, не дивлячись на певні успіхи в співпраці Міністерства оборони США з Міністерством транспорту США, цивільні користувачі продовжували сприймати космічну навігаційну систему НАВСТАР, насамперед, як військову систему і відчували непевність в можливостях її структури повністю задовольнити їх потреби. Тому цілком природним було заснування у США на початку 90-х рр. КНС цивільного призначення ГПС – Глобальної системи місцевизначення (DPS – Global Position System), яка стала, таким чином, першою реальною компонентою майбутньої ГНСС.

Підпорядкованість системи ГЛОНАСС Міністерству оборони РФ також ускладнює її використання цивільними користувачами, як і у випадку з КНС НАВСТАР (США).

На Х Аеронавігаційній конференції ІКАО, що відбулася у 1991 році, США ініціювали використання своєї національної КНС (ГПС) для забезпечення міжнародного авіасполучення на термін 10 років, а ще через два роки пропонують вже ІКАО та ІМО використовувати Глобальну систему місце визначення як складову Глобальної навігаційної супутникової системи (ГНСС). Після цього російська влада виступила з відповідними ініціативами щодо використання КНС ГЛОНАСС з тією самою метою.

У 1996 році ІКАО та ІМО ухвалили зазначені вище пропозиції США і Російської Федерації щодо використання космічних навігаційних системи ГПС і ГЛОНАСС як компонентів майбутньої ГНСС.

Останнім часом велику увагу розвитку засобів космічної навігації приділяє й ЄС, з яким Україна має домовленості щодо участі національної космічної галузі в створенні та розвитку Європейської супутникової навігаційної системи ГАЛІЛЕО.

Але, тим не менше, все ще існує низка певних протиріч, які стримують використання національних і регіональних космічних навігаційних систем для побудови майбутньої ГНСС.

По-перше, до цього часу практично ігнорується необхідність урахування витрат, пов’язаних зі створенням національних або регіональних компонент майбутньої ГНСС.

По-друге, не дивлячись на широке порозуміння і визнання вигод, пов’язаних з використанням супутникової навігації, існує загроза, що не всі групи користувачів (авіація, морські судна, автомобільний та залізничний транспорт тощо) матимуть змогу домогтися своїх вимог при розробці майбутньої ГНСС.

Існують також серйозні занепокоєння відносно того, яким чином витрати, пов’язані зі створенням і експлуатацією майбутньої ГНСС, зможуть бути справедливо розділені між користувачами.

Виходячи з цього, найбільш актуальним стало опрацювання можливих шляхів міжнародно-правового вирішення проблеми широкомасштабного використання цивільними користувачами існуючих КНС з перспективою переходу до майбутньої ГНСС.

Процес створення міжнародно-правової бази майбутньої ГНСС «набрав обертів» після розгляду цього питання в рамках ЮНІСПЕЙС-ІІІ і наступних рекомендаціях ГА ООН на адресу Комітету ООН з космосу та ІКАО щодо підвищення їх координуючої ролі в питаннях створення такої бази.

Зокрема, в документах ЮНІСПЕЙС-ІІІ було накреслено «програму конкретних заходів»:

– для утворення глобальної багаторежимної супутникової системи радіонавігації та місцевизначення в масштабах планети першочергово забезпечити високу ступінь регіонального та глобального співробітництва;

– координація дій зацікавлених держав і міжнародних організацій з дослідження можливостей окремих КНС для оцінки їх сумісності та розроблення підсистем другого покоління;

– забезпечити міжнародно-правовими засобами умови безперервного доступу до глобальних навігаційних супутникових сигналів цивільним користувачам;

– визначення авторитетних міжнародних організацій ІКАО, ІМО та Міжнародного союзу електрозв’язку (МСЕ) відповідальними за здійснення заходів із захисту діапазону радіочастот, в якому функціонують усі ГНСС, від перешкод, що створюються іншими радіопередавачами, або перерозподілу цих частот за комерційними інтересами.

Хоча зазначена «програма конкретних заходів» – це скоріше організаційні засади співробітництва держав з міжнародними організаціями, безпосередньо зацікавленими в побудові та наступній експлуатації ГНСС. При цьому наведеними «заходами» практично ігнорується необхідність урахування витрат, пов’язаних зі створенням вищезазначеної системи, тобто, витрат які мають бути справедливо розділені між державами-власниками існуючих КНС і різними категоріями держав-користувачів: держав-власників регіональних або національних комплементарних сегментів, що проектуються, і держав, що є тільки споживачами відповідних послуг.

У 2001 році було утворено Ініціативну групу з ГНСС, основним результатом чотирьох років роботи якої стало заснування у 2005 році на добровільній основі Міжнародного комітету з глобальних навігаційних супутникових систем (МКГ). До складу МКГ входять дві держави, що володіють національними КНС (ГПС – США і ГЛОНАСС – РФ), держави-члени ЄС (ГАЛІЛЕО), а також держави-члени ООН (у тому числі й Україна), які докладають зусиль для створення ГНСС і використання її можливостей з метою використання космічних технологій. Крім цього, кілька авторитетних міжнародних організацій (серед яких Комітет ООН з космосу та ІКАО, МСЕ, КОСПАР), беруть участь у встановленні стандартів використання супутникових навігаційних сигналів і сприяють застосуванню нових технологій.

Але, безумовно, тільки розроблення та прийняття на рівні ООН принципів побудови та використання майбутньої Глобальної супутникової навігаційної системи може надати відчутного імпульсу процесу міжнародно-правового забезпечення.

**Лекція № 8.**

**Міжнародно-правові основи дистанційного зондування землі**

ПЛАН

1. Загальні питання дистанційного зондування землі
2. Міжнародно-правові принципи дистанційного зондування землі
3. Особливості космічної метеорології

**Література**

1. Принципи космічного зондування землі // http://portal.rada.gov.ua
2. Космічне право України. /Упоряд І.П, Андрушко, О.В.Бєглий. – К.: Юрінком ІНТЕР, 2001. – 220 с.
3. Космическое законодательство стран мира: Тематическое собрание / Отв ред. Н. Р. Малышева. – К: Аттика, 2002 – 432 с.
4. Окінавська Хартія глобального інформаційного суспільства від 22 липня 2000 р. // http://portal.rada.gov.ua
5. Декларація принципів «Побудова інформаційного суспільства – головна задача нового тисячоліття» від 12 грудня 2003 р. // http://portal.rada.gov.ua
6. Офіційний переклад нормативних актів Євросоюзу в сфері інформаційно-комунікаційних технологій. – К.: Міжнародний фонд відродження, 2002. – 219 с.
7. Бабкин С.А. Право, применимое к отношениям, возникающим при использовании «Интернет»: основные проблемы. – М.: АО «Центр ЮрИнфоР», 2003, - 69 с.
8. Кормич Б.А. Інформаційна безпека: організаційно-правові основи: Навчальний посібник. - К.: Кондар, 2004. – 383 с.
9. **Загальні питання дистанційного зондування землі**

Дистанційне дослідження землі почало розвиватися ще в «докосмічну» епоху: аероспостереження і аерофотозйомка з різних висот дозволила ефективно проводити геодезичну і геологічну зйомку, шукати корисні копалини, слідкувати за врожаєм і запобігати поширенню шкідників сільськогосподарських культур, епізоотій, екологічно небезпечних явищ, в комплексі з дослідженням атмосфери прогнозувати погоду тощо. Дистанційне зондування землі з космосу дає на порядки більше інформації. Це система отримання інформації через супутники про поверхневі та приповерхневі планетарні явища, яка продовжує швидко розвиватися, широко застосовуючись в геології, у сільському й лісовому господарстві, розвідці морських біоресурсів, прогнозуванні екологічної ситуації та погодних умов, попередженні та ліквідації наслідків стихійних лих і техногенних катастроф, здійсненні контролю за виконанням угод про скорочення озброєнь тощо.

Для збору цієї інформації використовуються спеціальна апаратура, що здатна фіксувати та вимірювати – енергетичні, поляризаційні та інші характеристики власного, віддзеркалюваного та розсіюваного випромінювання різних частот, які при інтерпретації дають характеристики досліджуваних об’єктів – в різних шарах атмосфери, на поверхні Землі та Світового океану а також в їх товщі, тобто на різних глибинах океанічних вод та надр земної кори.

Дистанційне зондування Землі (далі ДЗЗ) з космосу здійснюється в різних діапазонах електромагнітного спектру (ультрафіолетовому, видимому, інфрачервоному та мікрохвильовому), під різними кутами, в різний час, що дозволяє отримувати найбільш об’єктивні дані про поклади корисних копалин, морські біоресурси, стан сільськогосподарських культур і лісових масивів, кліматичних і екологічних ситуацій. У «видимому» діапазоні датчики апаратів реєструють переважно віддзеркалене від Землі сонячне випромінення, в інфрачервоному – власне теплове випромінення земної поверхні, в мікрохвильовому – або власне випромінення Землі (інші діапазони) або віддзеркалені сигнали встановлених на борту супутника радарних чи лазерних джерел опромінення (що діють подібно до ехолотів). Найбільш якісне кольорове зображення з високою дозвільною здатністю дає оптичне зондування (видимий діапазон), інфрачервоне зондування дає можливість спостерігати температурні аномалії земної поверхні в «нічній зоні» Землі, при цьому для інфрачервоного діапазону не створює жодних перешкод захмареність атмосфери сигналів.

З метою ДЗЗ з космосу зазвичай використовуються два типи космічних апаратів: геостаціонарні – для спостережень за фіксованою ділянкою земної поверхні та полярно-орбітальні – для періодичного сканування наперед визначених районів спостережень. Сучасний етап розвитку засобів ДЗЗ характеризується зростанням числа і різноманіття спеціалізованих космічних апаратів, утворення супутникових систем ДЗЗ на відповідних орбітах.

Сьогодні обсяги послуг світового ринку з ДЗЗ становлять сотні (600-800) млрд. доларів США. Практично всі країни світового співтовариства мають доступ до даних ДЗЗ, десятки країн світу мають свої супутникові системи ДЗЗ: США, Європейський Союз, Російська Федерація, Аргентина, Бразилія, Єгипет, Ізраїль, Індія, Канада, Китай, Нігерія, ОАЕ, ПАР, Тайвань, Японія та ін. Україна, починаючи з 1996 року, коли був запущений перший космічних апарат ДЗЗ серії СІЧ, також почала розвивати національні засоби ДЗЗ.

Унікальна здатність систем зондування методом послідовного накладання підсумовувати дані дистанційного дослідження, відтворюючи виразну картину будь якої діяльності на поверхні Землі та в земній атмосфері, що з одного боку сприяє поширенню загального духу відкритості, з іншого – породжує низку нових правових проблем.

**2. Міжнародно-правові принципи дистанційного зондування землі**

Розвиток дистанційного зондування вимагає вирішення низки міжнародно-правових питань, серед яких найголовніше – безконтрольне отримання й поширення даних, отриманих стосовно території будь-якої держави, що відкриває оборонним, економічним та іншим життєво важливим інтересам держав.

Так, свого часу представники країн, що розвиваються, активно відстоювали думку, за якою режим зондування з космосу і розповсюдження даних ДЗЗ має обмежуватися принципом суверенітету держав над їх природними ресурсами. На підставі цього принципу країни, що розвиваються, наполягали на правах держав, територія яких зондується, контролювати дослідження з космосу зазначених ресурсів, включаючи право дозволяти або забороняти такі дослідження, тобто, встановлювати дозвільний порядок ДЗЗ. Проте вже перші обговорення цього питання в КВКП довели, що зазначений режим буде суперечити чинним нормам міжнародного права, в першу чергу, одному з основних принципів космічної діяльності – свободі досліджень та використання космічного простору усіма державами на основі рівності та відповідно до норм міжнародного права.

Зазначені міжнародно-правові проблеми з початку 70‑х років стали предметом дискусій в Юридичному підкомітеті Комітету ООН з космосу та інших міжнародних форумів.

У 1971 році було засновано Робочу групу з питань ДЗЗ у складі Юридичного підкомітету.

Концепції розповсюдження інформації дистанційного зондування Землі з космосу первісно визначалася двома принциповими підходами до такого розповсюдження на міжнародній арені.

США, Японія та низка інших розвинених країн виступали за використання в цій галузі принципу вільного потоку інформації, за вільну торгівлю супутниковою інформацією на світовому ринку.

Країни, що розвиваються, яких підтримали колишній СРСР, інші країни соціалістичної орієнтації, а також Франція, вважали, що держави володіють суверенними правами на інформацію щодо територій, які знаходяться під їх юрисдикцією, і мають повністю контролювати її розповсюдження. Згодом, в гострих дискусіях в рамках Комітету ООН з космосу щодо правового режиму ДЗЗ і розповсюдження отриманих даних ця позиція була трохи пом’якшена, і було запропоновано запровадити дозвільний порядок розповсюдження інформації ДЗЗ на міжнародному рівні з попередньої згоди на це країни, територія якої зондується.

Оскільки досягти консенсусу на цій основі не вдалося, СРСР наприкінці 70-х рр. минулого століття виступив з компромісною пропозицією поділу інформації ДЗЗ на наперед визначені категорії в залежності від ступеня їх просторового розрізнення. Дані високої якості розрізнення при цьому могли б розповсюджуватися тільки з дозволу держави, територія якої зондується, а інші дані надавалися б у вільне користування. Ця концепція знайшла своє віддзеркалення у проекті Конвенції про передачу та використання даних дистанційного зондування Землі з космосу 1978 року.

Незважаючи на отриману підтримку більшості членів КВКП компромісної пропозиції СРСР, остання не зібрала консенсусу, і у 1982 році в ході проведення Другої конференції ООН з космосу (ЮНІСПЕЙС-82) в проекті декларації Групи 77, оприлюдненої делегатом Мексики, було запропоновано підхід, за яким визнавалося б право країн, території яких зондується, на необмежений і безоплатний доступ до такої інформації, а також на контроль за її розповсюдженням на міжнародному рівні.

Бразилія висунула іншій підхід, згідно з яким правомірність розповсюдження інформації ДЗЗ ставилася у залежність від факту надання першочергового доступу до неї для держави, територія якої зондувалася. Однак і ця пропозиція загальмувала через занадто високі вимоги з боку країн, що розвиваються, стосовно надання їм пільг на доступ до відповідної інформації.

І лише через чотири роки напруженої роботи експертів Робочої групи з ДЗЗ, фахівців спеціалізованих міжнародних організацій (МАФ, МАА, МІКП, КОСПАР, АМП), урядових делегацій на щорічних сесіях Комітету ООН з космосу та його Юридичного підкомітету, що знадобилися для досягнення консенсусу, 3 грудня 1986 року ГА ООН своєю резолюцією 41\65 (11) прийняла «Принципи, що стосуються дистанційного зондування Землі з космосу» (Принципи ДЗЗ).

Перша система принципів ДЗЗ була прийнята Резолюцією 41\65 (11) ГА ООН від 3 грудня 1986 року:

1) здійснення на благо і в інтересах всіх народів;

2) міжнародне співробітництво з питань дистанційного зондування;

3) право на першочерговий доступ до інформації держав, поверхня яких зондується, на основі розумної недискримінаційної оплатності інформації;

4) принципова відкритість інформації, що є життєво важливої, для інших країн

Принципи ДЗЗ не мають обов’язкової юридичної сили, але, як було доведено практикою використання засобів ДЗЗ, зазначені принципи діють вже більш ніж чверть століття, отже, їх цілком можна розглядати як звичаєві норми.

Ці Принципи не охоплюють усієї діяльності з дистанційного зондування Землі з космосу. Поза сферою дії Принципів знаходяться ДЗЗ для військових цілей, зондування атмосфери з метою прогнозування погоди, а також відносини із зондування своєї власної території, хоча про це в Принципах і не зазначається напряму. Іншими словами, предметом регулювання Принципів ДЗЗ є відносини у зв’язку з діяльністю з дистанційного зондування з космосу території зарубіжних держав, водних акваторій та земного суходолу (у тому числі території Антарктики) за межами національної юрисдикції держав.

В принципах міститься низка важливих положень, які, безумовно, мають позитивний вплив на розвиток відносин у цій сфері, подальше удосконалення практики ДЗЗ.

Перш за все – це викладені в Принципі І визначення термінів, які застосовуються в галузі дистанційного зондування Землі:

• «Діяльність з дистанційного зондування» – експлуатація космічних систем дистанційного зондування, станцій з прийому та накопиченню первинних даних і діяльність з оброблення, інтерпретації та розповсюдження оброблених даних;

• «Дистанційне зондування» – зондування поверхні Землі з космосу з використанням здатності електромагнітних хвиль, що випромінюються, віддзеркалюються та розсіюються об’єктами, що зондуються, з метою кращого розпорядження природними ресурсами, удосконалення землекористування та охорони довкілля;

• «Оброблені дані» – матеріали, отримані в результаті обробки первинних даних, яка необхідна для забезпечення можливості користуватися цими даними;

• «Первинні дані» – необроблені дані, які отримуються за допомогою апаратури дистанційного зондування, встановленої на борту космічного об’єкта, які передаються або доставляються на Землю з космосу за допомогою телеметрії та у вигляді електромагнітних сигналів, фотоплівки, магнітної плівки або будь-яким іншими способами;

• «Проаналізована інформація» – інформація, отримана в результаті інтерпретації оброблених даних, додатково введених даних і відомостей з інших джерел.

Основними положеннями Принципів ДЗЗ є такі:

– дистанційне зондування Землі з космосу здійснюється на благо і в інтересах усіх країн, незалежно від рівня їх економічного, соціального або науково-технічного розвитку та з особливим з урахуванням потреб країн, що розвиваються, згідно з нормами та принципами міжнародного права, включаючи Статут ООН, Договір про космос 1967 року і відповідні документи МСЕ (Принципи ІІ, ІІІ), а також на основі поваги повного і постійного суверенітету усіх держав і народів над своїми багатствами і природними ресурсами з належним урахуванням визнаних міжнародним правом прав та інтересів інших держав і організацій під їх юрисдикцією (ІV);

– держави в ході зазначеної діяльності мають сприяти міжнародній співпраці в сфері ДЗЗ, з метою чого надають іншим державам можливості для участі в такій діяльності на справедливих і взаємоприйнятних умовах, а для заохочення міжнародного співробітництва, особливо з урахуванням потреб країн, що розвиваються, держава, що здійснює ДЗЗ, інформує Генерального секретаря ООН та інші зацікосмічних апаратв влені держави про таку діяльність, вступає, за проханням, в консультації з державою, територія якої зондується, для надання можливостей участі в цій діяльності, у тому числі й шляхом надання технічної допомоги, та підвищенню взаємних вигод, що при цьому отримуються (V-VІІ, ІХ, ХІІІ);

– Організація Об’єднаних Націй та відповідні установи системи ООН сприяють міжнародному співробітництву, включаючи надання технічної допомоги та здійснюючи координацію в галузі дистанційного зондування (VІІІ);

– дистанційне зондування Землі має сприяти охороні природного середовища Землі та захисту людства від стихійних лих (Х-ХІ);

– держава, територія якої зондується, має першочергове право на доступ до відповідних даних ДЗЗ на недискримінаційній основі та розумних умовах оплати, особливо приймаючи до уваги потреби та інтереси країн, що розвиваються (ХІІ).

Як легко можна зрозуміти, більшість з принципів повторюють чинні норми міжнародного права, у тому числі положення діючих договорів з космосу.

Водночас, прийняття Принципів ДЗЗ не означає, що можна вважати відповідну діяльність з ДЗЗ повністю врегульованою нормами міжнародного права. З іншого боку, норми національного права також не завжди можуть гарантувати таку врегульованість.

Так, наприклад, нині актуальним стає можливість через дистанційне супутникове отримання інформації – порушувати принципи приватності, а оскільки такі можливості все більше зосереджуються в руках приватних кампаній, такі порушення все більше виходять як з-під національного, так і з під міжнародного контролю.

Проте, попри всі лакуни, право загалом охоплює найбільш важливі питання і діє там, де є добра воля його дотримувати. Зокрема повертаючись до Принципів, слід особливу увагу приділити Принципу ХІV, що присвячений питанням відповідальності держав за їх діяльність у галузі ДЗЗ, є, на думку багатьох дослідників космічного права, надзвичайно важливим з огляду на філософію міжнародного співробітництва у космосі взагалі. Зміст цього Принципу дає підстави стверджувати, що міжнародна відповідальність держави, що володіє космічним сегментом ДЗЗ, цілком підпадає під дію норм міжнародного права та цих Принципів.

Однак, проблема полягає в тому, що діяльність з дистанційного зондування Землі з космосу, є єдиним цілим у функціональному сенсі, поділяється за місцем провадження на дві складові: космічну та наземну. Перша, безумовно, підпадає під дію норм міжнародного космічного права як один з різновидів космічної діяльності, причому незалежно від того, провадиться ця діяльність урядовими підприємствами, установами та організаціями чи юридичними особами приватного сектора економіки. Що стосується другої складової, то питання про статус відповідальності поки що залишається відкритим.

Справа в тому, що, з однієї сторони, визначення поняття «Діяльність з дистанційного зондування», наведене в Принципі І, прямо зазначає, що до відповідної діяльності має відношення як діяльність безпосередньо у космічному просторі з експлуатації ШСЗ, так і наземна діяльність з прийому, накопичення, обробки, інтерпретації та розповсюдження інформації. Уявляється, що тлумачення цих Принципів на системному рівні дає підстави для висновку про можливість розповсюдження міжнародного статусу відповідальності держави на усю діяльність з ДЗЗ, тобто, на обидві її стадії.

Разом з тим, відповідальність у галузі ДЗЗ поділяється на політичну (відповідальність держави, що санкціонує таку діяльність і здійснює відповідний контроль, у тому числі за розповсюдженням інформації ДЗЗ на міжнародному рівні) та матеріальну відповідальність за шкоду, спричинену в результаті дистанційного зондування Землі з космосу (у тому числі за передачу інформації ДЗЗ третім країнам). За умови все більшої комерціалізації космічної діяльності, перетворення ДЗЗ в реальний сектор світового ринку матеріальну відповідальність доцільно перекладати на відповідні національні суб’єкти господарювання і визначати цю відповідальність відповідно до норм і процедур національного законодавства та міжнародного приватного права.

Наразі, за рекомендаціями ЮНІСПЕЙС-ІІІ, Комітет ООН з космосу має плани включити до порядку денного своїх щорічних найближчих сесій огляд Принципів БТМ і Принципів ДЗЗ з метою їх майбутнього перетворення в міжнародні договори.

**3. Особливості регулювання космічної метеорології**

Одним з найважливіших видів прикладної космічної діяльності є космічна метеорологія. Погода певного географічного регіону є результатом мінливої взаємодії комплексу місцевих, регіональних і глобальних чинників, пов’язаних з динамікою атмосфери, яка в свою чергу, залежна від взаємодії атмосфери з океаном, суходолом, великими масивами рослинності та льодовиками (кріосферою). Можливість отримувати різноманітну метеорологічну інформацію про погодні явища з’явилася з часу перших запусків метеорологічних зондів з встановленою на них спеціальною апаратурою які стали важливим доповнення наземних даних. Всесвітній рік геофізичних досліджень (1958 р.), коли за ініціативою провідних вчених планети держави вперше забезпечили активне співробітництво дослідників з детального вивчення природи Землі, включаючи всі її надповерхневі сферу (до іоносфери) – у їх постійній взаємодії з «сонячним вітром» та іншими потоками космічного випромінювання. в цьому ж році було розпочату програму створення глобальної системи стаціонарних станцій спостереження за геофізичними, гідрофізичними та атмофізичними параметрами планети.

Сучасна система спостереження за погодою одночасно на усій земній кулі, яка здійснюється з застосуванням метеосупутників, дозволило суттєво покращити коротко- та довгострокові прогнози погоди, зробити більш точними попередження про тайфуни, урагани, повені та посухи, передбачення льодової обстановки в океанах, настання періоду дощів і багатьох інших кліматичних явищ. все це має надзвичайно важливе значення для різних сфер господарської діяльності, передовсім, для безпровідного зв’язку, сільського господарства, авіації, судноплавства, інших видів перевезень тощо. Крім цього, системне вивчення чинників, які впливають на клімат, у тому числі й поза межами земної атмосфери у найближчому космосі, постійний їх аналіз та обчислення з виявленням різнопері одичних тенденцій, поступово наближає нас до відповідей на низку актуальних питань, зокрема: як господарська діяльність впливає на клімат Землі, чи існує загроза глобального потепління і які реальні наслідки вона матиме; чи можуть стати катастрофічними сучасні зміни в озоновому шарі планети, як попереджати завчасно стихійні лиха та техногенні катастрофи?

Глобальні спостереження in situ та з космосу провадяться на постійній основі в рамках Всесвітньої служби погоди Всесвітньої метеорологічної організації (ВМО). Їх результати передаються до центрів обробки даних, в яких формуються прогнози погоди на період від доби до двох тижнів. Координаційна група ВМО з метеорологічних супутників, що функціонують як на геостаціонарній, так і на низькій навколоземній орбітах (ННО), координує діяльність операторів цих супутників і забезпечує безпосередню взаємодію між користувачами і операторами супутників.

Задачі та цілі космічної метеорології потребують розширення міжнародної співпраці, оскільки усі держави однаково зацікавлені в покращенні методів прогнозування погоди, від яких залежить і точність прогнозів, і можливості збільшення термінів такого прогнозування. Тому саме ООН відіграє провідну роль в активізації міжнародного співробітництва з космічної метеорології.

Спеціалізованою установою системи ООН є Всесвітня метеорологічна організація (ВМО), на яку покладено функції розробок стратегій і глобальної координації завдань з забезпечення ефективного прогнозування погоди та змін клімату. ВМО вивчає проблеми співробітництва держав у сфері застосування супутників в метеорології, зокрема формування всесвітньої служби погоди для глобального збору метеорологічних даних і більш ефективних глобальних різнопері одних прогнозів. ВМО координує процес формування глобальної мережі станцій і центрів метео-, гідро- та геофізичних спостережень та обслуговування, а також стандартизацію засобів і методів метеоспостережень, використання їх результатів в авіації, судноплавстві, сільському та водному господарстві, сприяння співробітництву між метеорологією та гідрологією тощо.

Як зазначав український фахівець з космічного права О. В. Бєглий, сучасний стан космічної метеорології характеризується двома важливими досягненнями ООН і ВМО: 1) підвищення надійності прогнозування погоди та клімату та 2) розробка критеріїв оцінювання причин і стану розвитку довготермінових змін в біосфері Землі. Ці останні досягнення дають підстави розраховувати на появу більш широких можливостей в майбутньому і, в першу чергу, в плані рішення, зокрема, таких сучасних соціально-економічних питань, як щорічне планування виробництва продовольства та матеріалів, перспективне інвестування в розвиток інфраструктури та раціональне використання прісноводних ресурсів тощо.

Визначивши орієнтовні умови забезпечення їх максимальної дієвості, О.В. Бєглий вважав цілком досяжними такі послуги космічної метеорології:

а) 30-хвилинне попередження про найнебезпечніші явища погоди, наприклад, прогнозування торнадо;

б) 5-денне прогнозування появи та напрямків руху ураганів з точністю до 30 км;

в) 10–14-денний прогноз погоди (нові види та засоби вимірювань, особливо тропосферних вітрів, и суттєвий прогрес в галузі моделювання істотно підвищують точність короткострокового та середньострокового прогнозування погоди;

г) 12-місячне регіональне прогнозування кількості опадів (успіхи з моделювання глобального гідрологічного циклу дають можливість складати регіональні прогнози погоди на основі глобальних спостережень гідрологічного циклу);

д) 15–20-місячне прогнозування явища «Ель–Ніньо» (ретроспективний прогноз двох останніх «Ель–Ніньо» свідчить про можливості їх прогнозування на основі статистики космічних і наземних спостережень);

e) 10-літнє прогнозування клімату (прогнозування клімату на десятиліття теоретично є можливим, якщо дослідницькі системи будуть «відкалібровані» до рівня експлуатаційних систем).

**4. Провідні міжнародні установи в с фері дистанційног зандування землі і космічної метеорології.**

Провідним міжнародним органом, що регулює питання дистанційного зондування Землі є Комітет супутникового спостереження Землі.

В його компетенцію входить:

1. розвиток засобів і методів дистанційного зондування Землі із космосу,
2. налагодження та підтримка співробітництва держав в сфері ДЗЗ,
3. розробка рекомендацій щодо оптимальних методів використання інформації з борту космічних апаратів;

Крім того, важливу ролі відіграє Міжнародний союз електрозв’язку, який здійснює виділення радіочастот; надання квот на розташування супутників на ГСО; врегулювання спірних питань в межах своєї компетенції тощо.

Багато міжнародних установ використовують інформацію, отриману дистанційним зондуванням землі та в галузі космічної метеорології, розробляють і фінансують окремі проекти в цій сфері, координують відповідні їх інтересам сектори розвитку ДЗЗ і космічної метеорології. Це, передовсім, спеціалізовані організації системи ООН:

Всесвітня сільськогосподарська організація (ФАО), яка використовує супутники для потреб сільського господарства, природокористування, лісництва та рибальства тощо;

під її егідою діє Глобальна система інформації та раннього попередження в галузі продовольства та сільського господарства ФАО (дані Метеосат та інших систем).

1. Мінімальною безпечною відстанню між двома КА на ГСО за сучасного стану розвитку космічної техніки може бути відстань не менше 100-150 км, а кількість ШСЗ на такій орбіті становитиме при цьому 1800-2500. [↑](#footnote-ref-1)
2. Мінімальний розкид позицій для КА на ГСО для нейтралізації радіоінтерференції становить 5 градусів. [↑](#footnote-ref-2)
3. З середини 90-х років минулого століття також і відповідні питання щодо використання низьких навколоземних орбіт (ННО). [↑](#footnote-ref-3)
4. З приблизно 1000 запланованих в найближчі 10 років до запуску ШСЗ 800 призначені для використання у складі мобільних систем зв’язку на ННО і НСО. [↑](#footnote-ref-4)