

лайн. Прикладом вияву інтерактивності в мережі Інтернет є оприлюднення певного твору, після чого, в режимі онлайн, за деякий час після оприлюднення твору, автор вносить до нього зміни. У випадку оприлюднення об'єкту авторських прав на матеріальному носії внесення змін було б ресурсомісткою і складновиконуваною дією. Цифрова форма, що використовується в мережі Інтернет, дає можливість швидко й просто змінювати твір, однак автор не може захиститись від розповсюдження відтворень, зроблених з первинного примірника. Так само, в режимі онлайн, може змінюватись інформація щодо особи автора тощо.

Анонімність, як властивість мережі Інтернет означає можливість користувачів мережі діяти анонімно, тобто не зазначаючи про себе жодної особистої інформації. Також анонімність передбачає можливість ліквідації особою будь-яких слідів своєї діяльності в мережі Інтернет. Поява динамічних IP-адрес та спеціальних програмних засобів, здатних приховувати IP-адреси користувачів або зазначати фіктивні замість реальних, наряду з анонімністю поставила й проблему користування мережею Інтернет від чужого імені.

Анонімність є однією з найсуттєвіших і найнебезпечніших перешкод захисту авторських прав в мережі Інтернет традиційними засобами. Відсутність навіть потенційної можливості виявити особу правопорушника призводить до неможливості притягнення його до відповідальності. Фактично особа, чие авторське право в Інтернеті порушене, часто не може виявити суб'єкта, до якого можна було би адресувати вимогу з відшкодування шкоди тощо.

Отже, можна зробити висновок, що основними ознаками глобальної інформаційної мережі Інтернет, що впливають на особливості захисту в ній об'єктів авторського права є: глобальність, екстериторіальність, загальнодоступність, інтерактивність, анонімність. Наявність таких об'єктивних властивостей мережі Інтернет на тлі класичного протистояння в правовій науці вчених-позитивістів із послідовниками теорії природного права спричинила поляризацію поглядів на захист авторських прав в мережі Інтернет.

Література

1. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. № 435-IV// Відомості Верховної Ради України.– 2012.– № 42.– Ст. 522.
2. Про авторське право і суміжні права: Закон України від 23.12.1993 р. № 3792-XII // Відомості Верховної Ради України.– 2011.– № 32.– Ст. 314.

Радченко О.М.,
заступник керівника апарату Апеляційного суду м. Києва,
Радченко Я.М.,
студент,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

"ЧОРНІ СПИСКИ" І ЗАХИСТ ПЕРСОНАЛЬНИХ ДАНИХ ПАСАЖИРА

Останнім часом у всьому світі спостерігається збільшення кількості інцидентів, що трапляються у зв'язку із протиправною поведінкою окремих пасажирів під час польоту. І як наслідок, перевізники багатьох країн ведуть списки так званих "небажаних пасажирів" або "чорні списки". В результаті громадяни, котрі особливо відзначилися, не можуть користуватися послугами тих авіакомпаній, які постраждали від їх витівок. Не оминула ця тенденція і цивільну авіацію України. Наприклад, на офіційному сайті авіакомпанії "Аеросвіт" пасажирів інформують, що компанія розробила та запровадила систему обліку та моніторингу осіб, які скоїли правопорушення на її рейсах – список небажаних пасажирів авіакомпанії, які позбавляються права користуватися її послугами на строк від одного до десяти років [1].

Право внесення особистих даних пасажира до списку небажаних пасажирів з відмовою йому в подальших перевезеннях будь-якими рейсами авіакомпанії на термін від 1 до 10 років залишає за собою ТОВ "Авіакомпанія "ЮТей-Україна" [2].

Підґрунтям для цього стала наявність у повітряного перевізника права відмовити в перевезенні пасажира та багажу для забезпечення безпеки польотів. Зокрема, ч.2 Глави 11 Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, передбачено перелік випадків, коли перевізник може відмовити в перевезенні пасажира (пасажир відмовився пройти перевірку, становить небезпеку для інших пасажирів тощо). Але особливо хотілося б звернути увагу на право відмовити у випадку, коли пасажир раніше вчиняв вже порушення і "мають місце ознаки того, що така поведінка може повторитися" [3].

Не зачіпаючи питання доцільності створення перевізником списків небажаних пасажирів, з точки зору безпеки польотів, хотілося б проаналізувати можливість їх легального ведення з точки зору діючого законодавства України.

Відповідно до п.1 ч. 1 ст. 2 Закону України "Про захист персональних даних" від 01.06.2010 р., базою персональних даних є іменована су-

купність упорядкованих персональних даних в електронній формі та/або у формі картотек персональних даних [4]. Тобто, "чорний список" пасажирів повною мірою підпадає під визначення бази персональних даних.

Під час бронювання квитків, реєстрації на посадку, отримання певних бонусів пасажир повідомляє перевізнику інформацію, яка належить до персональних даних. Отримання такої інформації необхідно перевізнику для належного виконання договору повітряного перевезення, забезпечення безпеки польотів, підвищення якості обслуговування і доступності повітряних перевезень для пасажирів, які часто користуються його послугами. Можливість отримання таких даних передбачено Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу.

Так, відповідно до п. 1 Глави 2 Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, під час бронювання пасажир повідомляє перевізнику чи його агенту з продажу необхідну інформацію щодо своїх персональних даних та особливих умов перевезення. Крім того, під час бронювання пасажир зобов'язаний надати перевізнику чи його агенту з продажу достовірні відомості щодо свого номера телефону, адреси та іншого можливого резервного контакту для здійснення своєчасного оповіщення та інформування пасажирів. Пунктом 2 Глави 2 зазначеного документу на особу, що здійснює продаж перевезень (перевізник, агент з продажу) покладається обов'язок дотримуватися конфіденційності особистих даних пасажирів [3].

Тобто, надати пасажиру послуги з повітряного перевезення, не отримавши його персональні дані, неможливо. І створення таких баз не суперечить Закону України "Про захист персональних даних" від 01.06.2010 р. [4] (за умови реєстрації відповідної бази і отримання згоди на збирання та обробку персональних даних пасажирів).

Мета ж створення "чорного списку" – відмова пасажирів у перевезенні. Відповідно використання персональних даних пасажирів, отриманих для укладення договору повітряного перевезення, з метою поповнення "чорного списку" не буде охоплюватися метою "належне виконання договору перевезення" для цього пасажирів. Тобто, список небажаних пасажирів – це окрема база метою якої є виключно забезпечення безпеки польотів "бажаних" пасажирів.

Другою проблемою, з якою стикнуться авіакомпанії при легалізації "чорного списку", буде проблема отримати згоду пасажирів на включення його персональних даних до такої бази. Відповідно до п. 6 ст. 6 Закону України "Про захист персональних даних" від 01.06.2010 р. [4] не допускається обробка даних про фізичну особу без її згоди, крім випадків,

визначених законом. Під згодою, відповідно до ст. 6 зазначеного Закону, слід розуміти добровільне волевиявлення фізичної особи (за умови її поінформованості) щодо надання дозволу на обробку її персональних даних відповідно до сформульованої мети їх обробки, висловлене у письмовій формі або у формі, що дає змогу зробити висновок про її надання.

Тобто потрібна згода пасажирів на обробку його персональних даних самі з цією метою. Можливість отримання такої згоди, особливо за умови поінформованості пасажирів про наслідки такої згоди, після вчинення порушення є вельми сумнівною. Практично перевізник може отримати її тільки під час укладення договору перевезення.

Логічно, що не всі порушення пасажирів повинні мати наслідком включення його до "чорного списку", а тільки найбільш суспільно-небезпечні. Відповідно, для легалізації "чорного списку" необхідно мати чіткий перелік порушень, після вчинення яких дані про пасажирів включатимуться до зазначеного списку, проінформувати пасажирів про це, отримати його згоду та розробити форму повідомлення про це.

Пункт 11 ч.2 ст. 8 Закону України "Про захист персональних даних" від 01.06.2010 р. [4] надає суб'єкту персональних даних право відкликати згоду на обробку персональних даних. Таке право пасажирів вступає в протиріччя з метою створення списку небажаних пасажирів.

Сумнівним є також існування "чорного списку" з позиції правової природи договору повітряного перевезення, який є публічним договором (відповідно до ч. 1 ст. 633 Цивільного кодексу України [5]) публічним є договір, в якому одна сторона – підприємець взяла на себе обов'язок здійснювати продаж товарів, виконання робіт або надання послуг кожному, хто до неї звернеться (роздрібна торгівля, перевезення транспортом загального користування, послуги зв'язку, медичне, готельне, банківське обслуговування тощо). У разі необгрунтованої відмови підприємця від укладення публічного договору він має відшкодувати збитки, завдані споживачеві такою відмовою (ч. 4 ст. 633 Цивільного кодексу України).

З огляду на зазначене, можна зробити висновок, що легалізація ведення повітряним перевізником "чорних списків" пасажирів потребує внесення змін до чинного законодавства України.

Література

1. Офіційний сайт авіакомпанії "Аеросвіт". – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.aerosvit.ua/ukr/index/usflinfo/new/impinfo/new/security/new/6642.html>.

2. Офіційний сайт ТОВ "Авіакомпанія "ЮТей-Україна". – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.utair.ua/ua/information/pass-rights/plrules.html>.

3. Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу: Наказ Мінтрансв'язку України від 23.04.2010 р. № 216 // Офіційний вісник України. – 2010. – № 63.

4. Про захист персональних даних: Закон України від 01.06.2010 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2010. – № 34. – Ст. 481.

5. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 року // Голос України. – 2003. – № 47 – 48.

УДК 347.463

Рассомахіна О.А.,

к.ю.н.,

Козіна П.Ю.,

студентка,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ДО ПИТАННЯ ПРО ПРЕДМЕТ ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАВСТВА ТА ПРИНЦИПИ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

Транспортне право з точки зору предмета регулювання є комплексною галуззю права, яка являє собою сукупність правових норм, що регулюють організаційно-управлінські (адміністративні), фінансові, господарські, договірні (цивільно-правові), земельні, трудові відносини, пов'язані з діяльністю транспорту. Такий стан речей пояснюється тим, що транспорт – це специфічна галузь матеріального виробництва, що не створює будь-яких матеріальних об'єктів, а тільки здійснює їхнє переміщення у просторі, забезпечуючи таким чином процес суспільного відтворення та поєднуючи у такий спосіб в єдине ціле усі галузі суспільного виробництва. Тому транспортне законодавство як форма зовнішнього вираження транспортного права є комплексною галуззю законодавства, що пов'язана з галузями адміністративного, фінансового, митного, земельного, трудового, цивільного, господарського законодавства.

Загалом же транспортне законодавство являє собою сукупність законів та інших нормативно-правових актів (Верховної Ради України, Президента України, Кабінету Міністрів України, центральних органів виконавчої влади, а при широкому тлумаченні цього терміна ще й місце-

вих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування), що регулюють відносини, пов'язані з діяльністю транспорту: – правовий статус підприємств транспорту; – діяльність органів управління в галузі транспорту; – умови перевезень; – порядок використання засобів транспорту, шляхів сполучення; – організацію безпеки руху, охорони громадського порядку, пожежної безпеки; – санітарні та екологічні вимоги тощо.

Поряд з регулюванням конкретних відносин учасників перевезень норми, що містяться у транспортному законодавстві, визначають фундаментальні засади – принципи діяльності транспортної системи в цілому: – транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях; – місце і роль транспорту у суспільному виробництві визначає необхідність його пріоритетного розвитку, державної підтримки в задоволенні його потреб у транспортних засобах, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах; – розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до національної програми розвитку та прийнятими на її основі регіональними програмами для кожного виду транспорту з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою; – державне управління діяльністю транспорту здійснюється шляхом проведення та реалізації економічної (податкової, фінансово-кредитної, тарифної, інвестиційної) та соціальної політики, включаючи надання дотацій на пасажирські перевезення; – єдина транспортна система України повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України; – усі нормативні акти, що діють у цій сфері, є обов'язковими для всіх юридичних та фізичних осіб на території України; – за додержанням законодавства на транспорті здійснюється контроль відповідними органами управління; – суб'єкти транспортних правовідносин несуть відповідальність за порушення законодавства та невиконання зобов'язань;

- якщо міжнародним договором України встановлені інші правила, ніж ті, що містяться у законодавстві України про транспорт, то застосовуються правила відповідного міжнародного договору; – економічні відносини підприємств транспорту, що виникають у процесі перевезення, ґрунтуються на принципах взаємної вигоди, повної відповідальності та планування; – відносини підприємств транспорту загального корис-