

УДК 912: 347

**ПРАВОВОЙ РЕЖИМ СПУТНИКОВЫХ НАВИГАЦИОННЫХ СИСТЕМ
В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ В КОНТЕКСТЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЕАЭС
(часть 1)****Э. В. СКУРЬЯТ****(Представлено: Т. В. СЕМЕНОВА)**

В настоящей статье отмечается сложность правового режима деятельности спутниковых навигационных систем в Республике Беларусь, с учетом заложенного потенциала развития общего правового регулирования на все страны ЕАЭС. Законодательно определен общий термин для всех технологий как навигационный ресурс. Государственное навигационное обеспечение не урегулировано нормами, касающиеся навигационного обеспечения гражданских потребителей. На ресурсы распространяется право интеллектуальной собственности

В настоящий исторический период вопрос о навигационной деятельности включается в актуальную повестку обсуждений исходя из сложившейся мировой ситуации: вводимые санкции в отношении стран Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) вынуждают прибегать к более активному применению новейших технологий и импортозамещению отдельных видов товаров и услуг.

К таким видам услуг можно отнести навигационные услуги путем использования спутниковых навигационных систем (далее – навигационные системы) создаваемых странами-участницами ЕАЭС. В совокупности с возможным применением геоинформационных систем (далее – ГИС), такие навигационные системы могут решить ряд важных задач по развитию ЕАЭС. Согласно Решению Высшего евразийского экономического совета от 11 декабря 2020 г. № 12 «О Стратегических направлениях развития евразийской экономической интеграции до 2025» (далее – Решение № 12 О стратегических направлениях интеграции) предусматривается активизация и наращивание научно-технического потенциала ЕАЭС, предполагающая разработку совместных инновационных программ и инвестиционных проектов для повышения конкурентоспособности промышленности, сельского хозяйства и других отраслей экономики государств-членов [1]. Конкурентоспособность строится из различных факторов, в данную очередь – соотношение цены и качества на определенные виды товаров. На цену в указанном уравнении оказывает наибольшее влияние от транспортных расходов, а также временных издержек при доставке.

Таким примером может послужить расчет стоимости доставки груза фирмой «СДЭК» по направлению Москва-Минск весом 80 килограмм, в данном случае габариты соответствуют одной паллете груза. Тем самым стоимость составляет от 200 до 450 белорусских рублей [2]. Другая фирма, «DPD», в своей тарифной карте содержит тарифные таблицы по доставке грузов как по территории Республики Беларусь, так и в пределах ЕАЭС. Согласно тарифной таблице, стоимость доставки составляет от 28 до 2000 белорусских рублей [3]. Исходя из этого, следует говорить о значимости такой проблеме как транспортные расходы и необходимости оптимизации работы транспортных компаний.

В Решении № 12 О стратегических направлениях интеграции говорится о проблеме развития транспорта и инфраструктуры путем последовательного и поэтапного формирования единого транспортного пространства на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности с применением современных международных стандартов, а также обеспечение недискриминационных возможностей для предприятий государств-членов по предоставлению транспортных услуг [1]. Доступность и качество предоставляемых навигационных услуг (в свою очередь транспортных) находится в прямой зависимости от отсутствия правовых ограничений и содействия стран-участниц ЕАЭС.

Основываясь на вышеуказанном, стоит отметить, что исследования в области навигационной деятельности относятся к приоритетным, согласно п. 1 Указа Президента Республики Беларусь от 7 мая 2022 года № 156 «О приоритетных направлениях научной, научно-технической и инновационной деятельности на 2021–2025 годы» [4]. Ввиду того, что навигационные технологии нацелены на развитие информационного общества, информационно-управляющих систем, аэрокосмических и геоинформационных технологий, а именно спутниковая навигационная система может лечь в основу геоинформационной системы, позволяющая управлять движением транспорта в динамично-изменяющейся карте: она будет включать в себя карту, места производства дорожных работ, изменения погоды, места дорожно-транспортных происшествий, столпотворения транспортных средств.

Тем самым можно утверждать, что развитие общей для ЕАЭС спутниковой навигационной сети на основе геоинформационных технологий является перспективной и требует тщательного изучения правового режима навигационной деятельности на предмет возможных препятствий.

Основным нормативным правовым актом в Республике Беларусь в данной области является Указ Президента Республики Беларусь от 21 июня 2011 г. № 260 «О навигационной деятельности» (далее – Указ № 260). В нем определяется понятие навигационной системы – система, предназначенная для определения пространственных координат, составляющих вектора скорости и направления движения, поправки часов потребителя услуг в сфере навигационной деятельности в любой точке поверхности Земли, акватории Мирового океана, воздушного и околоземного космического пространства [5]. Исходя из содержания определения, стоит отметить ограниченный функционал таких систем для отнесения их к навигационным.

В Указе № 260 присутствует более широкое понятие, включающее в себя как навигационную систему, так и навигационную карту, таковым является навигационные ресурсы – совокупность программных и технических средств, навигационных технологий, навигационных систем, искусственных навигационных полей, навигационной информации, навигационных карт, созданных в результате навигационной деятельности [5]. Учитывая широкий охват понятия навигационные ресурсы, следует говорить не совсем о навигационной системе, сколько о навигационных ресурсах, которые в своей совокупности должны обеспечить эффективные навигационные услуги. Что подразумевается в содержании понятия навигация [5]. Такая широкая трактовка навигационных ресурсов позволяет причислить геоинформационные системы к средствам навигации и навигационным технологиям, не ограничиваясь спутниками геопозиционирования.

Согласно п.3 Указа № 260, навигационная деятельность осуществляется в интересах государственных органов, потребителей услуг в сфере навигационной деятельности [5], т.е. устанавливается, что интересы государства и интересы иных лиц могут не совпадать, что ставит вопрос о приоритетности интересов. Однако разграничение интересов при осуществлении навигационной деятельности можно признать спорным, исходя из того, что навигационная деятельность – международная. Мнение о международном характере обусловлено также и тем, что интересы всех субъектов защищаются в равной степени: иностранным государствам позволяет не замедлять темпы международного товарооборота; Республике Беларусь оптимизировать трафик движения, не формируя заторы в движении; гражданам обеспечивает безопасность движения, снижает транспортные расходы.

В указанном пункте также содержатся процессы, позволяющие эффективно защитить интересы. К ним относятся:

- *создание и развитие инфраструктуры навигационных систем;*
- *создание и мониторинг искусственных навигационных полей с заданными характеристиками точности, целостности и пространственного охвата;*
- *получение навигационной информации, ее хранение, обработку и интеграцию с картографической информацией;*
- *формирование и доведение дифференциальных поправок требуемой точности;*
- *создание, обновление, хранение и предоставление в пользование государственных навигационных карт;*
- *взаимную синхронизацию объектовых шкал времени и их привязку к национальной шкале координированного времени;*
- *разработку, производство, оснащение объектов навигационной деятельности средствами навигации;*
- *метрологическое и нормативное правовое обеспечение навигационной деятельности;*
- *предоставление услуг в сфере навигационной деятельности [5].*

Обозначенные процессы невозможно реализовать без всестороннего содействия государства, а также иных государств-членов ЕАЭС, по той причине, что они напрямую связаны с интересами государственных органов и включение государства на эти этапы позволит улучшить навигационные ресурсы и создать общеевропейские навигационные ресурсы с актуальной картографической информацией, действующие безо всяких ограничений на территории государств-членов ЕАЭС. Тем самым видится необходимость о выработке общих стандартов по созданию и функционированию навигационных ресурсов, а также создание рабочей группы для ускорения переходного этапа.

Об унификации стандартов и требований свидетельствует и п. 5 Указа № 260, указывая, что основными задачами государственного регулирования навигационной деятельности является: разработка и проведение единой государственной политики в сфере навигационной деятельности; создание, эксплуатация и развитие Единой системы навигационно-временного обеспечения Республики Беларусь; создание системы государственного контроля (надзора) за навигационной деятельностью; развитие международного сотрудничества в сфере навигационной деятельности [5]. Учитывая вышеназванные задачи, можно утверждать, что предпосылки к интернационализации навигационных ресурсов заложен в государственных задачах.

Для достижения указанных целей необходимо привлечение инвестиций частных организаций, заинтересованных в получении уникального продукта, позволяющего упростить бизнес процессы. Такая задача также выделяется среди задач государственного регулирования по п. 5 Указа № 260.

Кроме получения продукта инвесторы заинтересованы и в обладании таким навигационным ресурсом, поскольку он является также средством извлечения материальной выгоды. Из содержания п. 10 Указа № 260 следует, что объектами права собственности в составе навигационных ресурсов являются программные и технические средства, навигационные технологии, навигационные системы, искусственные навигационные поля, навигационная информация, государственные и другие навигационные карты [5]. Проецирование права собственности на программные средства не обеспечивают должного уровня защиты, т. к. согласно п. 5 ст. 6 Закона Республики Беларусь от 17 мая 2011 года № 262-З «Об авторском праве и смежных правах» (далее – Закон Об авторском праве) компьютерные программы являются объектом авторского права, авторское право же на произведение не связано с правом собственности на материальный объект, в котором выражено произведение. Передача права собственности на материальный объект или права владения и (или) пользования материальным объектом сама по себе не влечет передачи каких-либо авторских прав на произведение, выраженное в этом объекте, за исключением случаев, предусмотренных настоящим Законом. Скорее речь должна идти об исключительных правах, которые предусмотрены в п. 2 ст. 13, ст. 16 Закона Об авторском праве [6]. Таким образом декларация права собственности на компьютерную программу не обеспечивает должной её защиты. Затрагивая тему навигационных полей по п. 11: искусственные навигационные поля, созданные в Республике Беларусь, кроме навигационных полей от навигационных сигналов с открытым доступом, а также государственные навигационные карты находятся в собственности Республики Беларусь. Можно с уверенностью сказать, что радиочастоты, на которых работает навигационное поле Республики Беларусь, находятся в исключительной собственности Республики Беларусь согласно подп. 1.3 п. 1 ст. 7 Закона Республики Беларусь от 15 июля 2010 г. № 169-З «Об объектах, находящихся только в собственности государства, и видах деятельности, на осуществление которых распространяется исключительное право государства» [7], независимости от принадлежности аппаратуры частным юридическим лицам или государственным.

Учитывая важность радиочастотного спектра для национальных интересов Республики Беларусь, можно утверждать, что защита прав по использованию радиочастотного спектра гарантировано Республикой Беларусь, т. к. она является собственником.

Что касается пользователей навигационных услуг, то в п. 13 Указа № 260 гарантируют потребителям услуг в сфере навигационной деятельности доступ к навигационной информации, искусственным навигационным полям и навигационным картам. Отказ в доступе к указанным ресурсам может быть обжалован потребителем услуг в сфере навигационной деятельности в судебном порядке [5]. Указанная гарантия должна включаться в договор об оказании навигационных услуг, т. к. создает основу для защиты прав более экономически слабой стороны. Учитывая, что информация, и карты могут составлять отдельный объект авторского права, то использование без разрешения правообладателя информации и карт иначе, как для навигации, не допускается.

Навигационные ресурсы подлежат технической оценке согласно п.18 Указа № 260: оценка соответствия техническим требованиям навигационных ресурсов, за исключением навигационных ресурсов средств гражданской авиации, осуществляется в случаях и порядке, предусмотренных актами законодательства об оценке соответствия техническим требованиям и аккредитации органов по оценке соответствия, международными договорами Республики Беларусь, международно-правовыми актами, составляющими право ЕАЭС [5]. Таким образом, навигационные ресурсы должны соответствовать общим для ЕАЭС техническим требованиям, что значительно облегчает задачу по созданию общей сферы навигационных ресурсов.

Возможность получения государственных заказов на навигационные средства весьма ограничены, т. к. согласно п. 22 Указа № 260 перечень транспортных средств, обеспечивающих перевозку пассажиров, специальных и опасных грузов, а также специальной техники (в том числе вооружения, военной техники), подлежащих оснащению средствами навигации, утверждается Советом Министров Республики Беларусь по представлению соответствующих государственных органов [5]. Стоит учитывать, что для специальной техники требования к навигационным средствам совсем иные чем для пассажирского транспорта. А в связи с вероятной жесткой конкуренцией многие производители навигационных средств не будут способны получать государственные заказы. Необходимо расширение перечня транспортных средств, подлежащих оснащению средствами навигации, для поддержки национального производителя навигационных ресурсов.

Значительно упрощает деятельность разработчиков навигационных ресурсов положение п. 23 Указа № 260. Согласно ему, государственные органы, иные организации и физические лица, в том числе индивидуальные предприниматели, имеют равные права на разработку, производство и применение навигационных систем, технологий и средств их обеспечения на всей территории Республики Беларусь без ограничения точности определения координат, за исключением территорий и объектов, для которых установлен особый режим [5]. Тем самым это позволяет применять различные карты и проекции при осуществлении навигации, не ограничиваясь допустимыми составленными по национальным системам координат. Разработчик ресурсов вправе применять как общепринятые системы координат высокой точности, позволяющие работать на иностранном рынке, не уступая по качеству зарубежным навигационным ресурсам.

Формулируя выводы исходя из исследованного материала, следует установить следующее:

Следует изучать навигационные ресурсы по отдельности, а также в их совокупности.

На данный момент времени не в полной мере защищены права разработчиков навигационных систем в области права интеллектуальной собственности.

Необходимо выведение технических нормативных актов для навигационных ресурсов ЕАЭС на обязательный межгосударственный уровень.

В нынешней редакции указа отсутствует множество норм, касающихся взаимодействия владельцев навигационных ресурсов с пользователями услуг.

ЛИТЕРАТУРА

1. О Стратегических направлениях развития евразийской экономической интеграции до 2025 [Электронный ресурс] : Решение Высшего евразийского экономического совета от 11 декабря 2020 г. № 12 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2022.
2. СДЕК [Электронный ресурс] : Расчет стоимости доставки. – Режим доступа: <https://www.cdek.by/ru/calculate>. – Дата доступа: 15.09.2022
3. DPD [Электронный ресурс] : DPD ECONOMY Customs Union. Режим доступа: <https://www.dpd.by/upload/medialibrary/pdf/DPD%20ECU.pdf>. – Дата доступа: 15.09.2022
4. О приоритетных направлениях научной, научно-технической и инновационной деятельности на 2021–2025 годы : Указ Президента Респ. Беларусь, 7 мая 2020 г., № 156 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2022.
5. О навигационной деятельности [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 21 июня 2011 г., № 260 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2022.
6. Об авторском праве и смежных правах [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь от 17 мая 2011 г. № 262-3 : с изм. и доп. от 15 июля 2019 г. № 216-3 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2022.
7. Об объектах, находящихся только в собственности государства, и видах деятельности, на осуществление которых распространяется исключительное право государства [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь от 15 июля 2010 г. № 169-3 : с изм. и доп. от 18 дек. 2019 г. № 271-3 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2022.