

Марчин Павеска, к.е.н., канцлер,
Міжнародний університет логістики і транспорту м. Вроцлав, Польща
Ван Бо, к.е.н., доцент,
Технологічний університет м. Нінбо, Китай
Харченко В. П., д.т.н., професор,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Бугайко Д. О., провідний науковий співробітник, к.е.н., доцент,
інструктор інституту ІКАО,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

МІЖНАРОДНЕ ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ ВИКОРИСТАННЯ ДИСТАНЦІЙНО ПІЛОТОВАНИХ АВІАЦІЙНИХ СИСТЕМ

Дистанційно-пілотовані авіаційні системи (ДПАС) є новим компонентом авіаційної системи в цілому, вивченням, визначенням і в кінцевому підсумку інтеграцією якого в даний час займаються Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО), держави і галузеві організації. Ці системи, засновані на новітніх розробках в області авіаційно-космічних технологій, можуть відкрити нові і розширити наявні можливості цивільних / комерційних видів застосування і підвищити рівень безпеки польотів та ефективності діяльності всієї цивільної авіації [1, 2].

Безпечна інтеграція ДПАС у несегрегований повітряний простір є тривалим процесом, який вимагає узгоджених дій багатьох зацікавлених сторін, кожна з яких привносить в цей процес свій досвід в таких несхожих областях, як видача свідоцтв зовнішнім пілотам і їх медичний огляд, технології, реалізовані в системах виявлення та запобігання, частотний спектр (включаючи його захист від ненавмисних перешкод або незаконного втручання), стандарти ешелонування відносно інших повітряних суден і розробка чіткої нормативної бази [1, 2].

Мета, яку переслідує ІКАО, розглядаючи питання про ДПАС, полягає в розробці міжнародної нормативної бази, заснованої на Стандартах і рекомендованій практиці (SARPS), яка доповнюється Правилами аеронавігаційного обслуговування (PANS) і інструктивних матеріалів, яка забезпечить можливість повсякденного виконання безпечних, узгоджених і ефективно інтегрованих польотів ДПАС у всьому світі на рівні, порівнянному з виробництвом польотів повітряних суден з пілотом на борту [1, 2].

Дистанційно пілотовані повітряні судна відносяться до категорії безпілотних повітряних суден. На всі безпілотні повітряні судна, незалежно від того, чи є вони дистанційно пілотованими, повністю

автономними або комбінованими, поширюються положення статті 8 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Doc 7300), підписаної в Чикаго 7 грудня 1944 року і зміненої Асамблеєю ІКАО. «Жодне повітряне судно, здатне здійснювати польоти без пілота, не здійснює політ без пілота над територією Договірної держави, окрім як за спеціальним дозволом цієї держави і відповідно до умов такого дозволу. Кожна Договірна держава зобов'язується при польоті такого повітряного судна без пілота в районах, відкритих для цивільних повітряних суден, забезпечити такий контроль цього польоту, який дозволяв би усунути небезпеку для цивільних повітряних суден» [3].

Одинадцята Аеронавігаційна конференція (ANConf / 11) (Монреаль, 22 вересня - 3 жовтня 2003 роки) схвалила глобальну експлуатаційну концепцію організації повітряного руху (ОрПР), в якій міститься наступне визначення: «Безпілотний літальний апарат являє собою повітряне судно без пілота в сенсі статті 8 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, яке виконує політ без командира повітряного судна на борту і або повністю дистанційно управляється з іншого місця (з землі, з борта іншого повітряного судна, з космосу), або запрограмовано і повністю автономно». Таке тлумачення безпілотних літальних апаратів (БЛА) було схвалено 35-ю сесією Асамблеї ІКАО в 2004 році [1].

12 квітня 2005 року в ході 1-го засідання своєї 169-ї сесії Аеронавігаційна комісія (АНК) звернулася до Генерального секретаря з проханням провести консультації з окремими державами та міжнародними організаціями щодо здійснюваної і передбачуваної діяльності цивільних безпілотних літальних апаратів (БЛА) в цивільному повітряному просторі, процедур, що виключають небезпеку для цивільних повітряних суден, створювану БЛА, експлуатованими в якості державних повітряних суден, і можливого введення процедур видачі спеціальних експлуатаційних дозволів на виконання міжнародних польотів цивільними БЛА [1].

Згодом 23 і 24 травня 2006 року в Монреалі було проведено першу попередню нараду ІКАО по БЛА. Мета цієї наради полягала у визначенні потенційної ролі ІКАО в розробці нормативної бази для БЛА. Учасники наради погодилися з тим, що не дивлячись на очевидність необхідності розробки великої кількості різноманітних технічних вимог, вимог до характеристик і стандартів, лише частина з них повинна мати статус Стандартів і Рекомендованої практики (SARPS) ІКАО [1].

Учасники 2-гої неофіційної наради ІКАО (Палм Кост, Флорида, 11-12 січня 2007 року) відзначили, що Радіотехнічна Комісія Аеронавтики RTCA Inc. і Європейська організація по обладнанню для цивільної авіації (EUROCAE) активно займаються розробкою технічних вимог на виконання операцій БЛА і що ця діяльність належним чином координується спільним комітетом двох робочих груп цих організацій.

Тому для ІКАО основне завдання пов'язана з необхідністю забезпечення безпеки польотів і узгодженості виконання міжнародних польотів цивільної авіації. Після завершення розробки державами і міжнародними організаціями нормативного матеріалу його можна буде запропонувати включити в інструктивний документ ІКАО. Після цього даний документ буде служити основою для вироблення консенсусу при подальшій розробці SARPS [1].

Був зроблений висновок про те, що для забезпечення глобальної функціональної сумісності та узгодження ІКАО слід взяти на себе функції координатора у справі розробки нормативної концепції, узгодження розробки SARPS для БАС, внесення вкладу в підготовку технічних вимог, здійснювану іншими органами, і визначення вимог до засобів зв'язку, що забезпечує експлуатацію БАС. Для надання допомоги ІКАО у виконанні поставлених завдань АНК на 2-му засіданні своєї 175-ї сесії, що проходила 19 квітня 2007 року, затвердила створення Дослідницької групи з безпілотним авіаційним системам (UASSG) [1].

Аналіз сучасного етапу розвитку міжнародного правового регулювання безпеки використання дистанційно пілотованих авіаційних систем дозволяє сформулювати висновок про те, що в даний час його остаточна нормативна база поки що не створена. Виклики безпеки підтверджують необхідність розробки глобальних стандартів та взаємної інтеграції законодавства у сфері виконання польотів пілотованих і безпілотних літальних апаратів. Ця доповідь є логічним продовженням низки публікацій авторів з зазначеної тематики [4-7].

Література

1. Manual on remotely piloted aircraft systems (RPAS) / Doc. 10019/AN 507. 1-ed. – Canada, Montreal: ICAO, 2015. – 190 p.
2. Unmanned Aircraft Systems (UAS) / Circ. ICAO 328-AN/190. – Canada, Montreal: ICAO, 2011. – 66 p.
3. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Doc 7300), підписана у Чикаго 7 грудня 1944 року.
4. D. Bugayko, V. Kharchenko. Safety and Security Integration of Unmanned Aircraft Systems into the World Aviation System: National Aviation University Experience. Proceedings the fifth World Congress «Aviation in the XXI-st century», «Safety in Aviation and Space Technologies», 25–27 sept. 2012, Kyiv / NAU. – Kyiv, 2012. – V. 2. – P. 210–212.
5. D. Bugayko, V. Kharchenko, M. Pawęska, D. Prusov. The Efficiency and Effectiveness of Remotely Piloted Aircraft Systems Used in Logistics Problems Solving Due to Territorial Infrastructure. Logistics and Transport–Wroclaw: International School of Logistics and Transport in Wroclaw. – 2014. – № 2(22). – P. 13 – 20.
6. Bugayko D., Kharchenko V. Wang Bo. Fundamentals of Safety and Efficiency of the Next Generation Unmanned Aircraft Systems. Proceedings the six World Congress «Aviation in the XXI-st century», «Safety in Aviation and Space

Technologies», 23–25 sept. 2014, Kyiv / NAU. – Kyiv, 2014. – V. 2. – P. 229–235.

7. Bugayko D., Kharchenko V. Wang Bo. State and prospects for development of remotely piloted aircraft systems (RPAS) using for maritime challenges. *Авіа-2015: Матеріали XII Міжнародної науково-технічної конференції*. – Київ: НАУ, 2015. – С. 71 – 77.

УДК 341.3

Магеррамова Мехрибан Юсиф кызы,
доктор философии по праву, доцент,
Бакинский Государственный Университет, г. Баку, Азербайджан

ОБЪЕКТИВНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ ВОЕННЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В МЕЖДУНАРОДНОМ ПРАВЕ

Термин «военные преступления» относится к серьезным нарушениям международного гуманитарного права, совершенные в отношении гражданских лиц или враждебных комбатантов в ходе международного или внутреннего вооруженного конфликта, для которых виновные могут быть привлечены к уголовной ответственности на индивидуальной основе. Такие преступления, в первую очередь, вытекают из Женевских конвенций от 12 августа 1949 года и Дополнительных протоколов I и II 1977 года, а также Гаагских конвенций 1899 и 1907 годов.

Известно, что военные преступления имеют свои элементы в качестве международного преступления, и они определяются международными документами и проанализированы на практике международных органов уголовного правосудия.

По мнению А. Кассезе, объективные элементы военных преступлений охватывают следующие преступления и положения:

1) Преступления, совершенные в отношении лиц, не принимают участие, или больше не принимает участие, в военных действиях. На практике на сегодняшний день самые многочисленные преступления совершаются в отношении гражданских лиц, или движения вооруженного сопротивления на оккупированной территории, и включают в себя сексуальное насилие в отношении женщин. В частности, они совершаются в отношении лиц, задержанных в интернирования или концлагерей. Кроме того, они совершаются в отношении военнопленных. В случае международных вооруженных конфликтов, эти преступления называются «серьезными нарушениями» против одного из охраняемых лиц или охраняемых объектов, предусмотренных в Женевских конвенциях 1949 года, а также Первого Дополнительного Протокола. Эти конвенции предусматривают, что серьезные нарушения одних и тех же конвенций, также подпадают под действие универсальной юрисдикции. Серьезные