

Клімук О.О., Лисянська Д.В., здобувачі вищої освіти
першого (бакалаврського) рівня,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Череватюк В.Б., к.і.н., доцент

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ БПЛА В УКРАЇНІ ТА США: ПОРІВНЯЛЬНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

Незважаючи на те, що технологія зі створення безпілотних повітряних літальних апаратів з'явилася у міжвоєнний період у сфері військової авіації, фактичне використання БПЛА розпочалося вже у ХХІ ст. Сьогодні безпілотні авіаційні системи цивільного призначення розширюють сегмент, охоплюючи такі сфери, як комунікація і зв'язок, повітряна аерофотозйомка, охорона важливих об'єктів, транспорт тощо. Розширення спектру використання БПЛА цивільного призначення стало основним фактором для активізації міжнародного авіаційного співробітництва, спрямованого на ліквідацію правових прогалів у регламентації функціонування нового класу повітряних суден. Безпілотний літальний апарат (БПЛА) – літальний апарат, який літає та сідає без фізичної присутності пілота на його борту. За сучасним визначенням, «безпілотником» є тільки той апарат, який знаходиться під постійним дистанційним контролем пілота або пілотів і призначений для повернення на аеродром і для подальшого повторного використання [1].

Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька Конвенція), підписана у 1944 році, встановлює деякі правила використання БПЛА. Згідно зі ст. 8 забороняється польоти будь-яких безпілотних апаратів над територією іншої держави без її дозволу. Також вимагається використання БПЛА в повітряних коридорах цивільних авіаційних судів таким чином, щоб забезпечити безпеку цивільних авіаційних перевезень. Додатки до Конвенції містять стандарти та правила для ліцензування пілотів, операцій та льотної придатності повітряних суден [2]. Правове положення безпілотних літальних апаратів офіційно закріплено нормами Повітряного кодексу України. Саме у зазначеному нормативно-правовому акті, зокрема в статті 39 йдеться про реєстрацію

цивільних повітряних суден. Нормами цієї статті, зокрема п. 8 закріплено, що безпілотні повітряні судна, максимальна злітна вага яких не перевищує 20 кілограмів і які використовуються для розваг та спортивної діяльності, не підлягають реєстрації у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України [3].

Сучасний комплекс безпілотних літальних апаратів є високотехнологічною системою з елементами штучного інтелекту, інтегрованою в загальновійськову систему збору інформації та прийняття рішень. Безпілотні літальні апарати входять до складу досить складних технічних систем – безпілотних авіаційних комплексів з наземними пунктами управління, обробки отриманої інформації, засобами зв'язку, транспортування і навантаження безпілотних літальних апаратів та їх експлуатації.

Успішний розвиток безпілотної авіації призвів до її масового впровадження. Так, в 2020 р. Україна планує довести кількість безпілотних літальних апаратів до 10% бойового складу авіаційних технологій[4]. Наразі розробляється якісно нова тактика застосування пілотованої авіації спільно з безпіотною. Таким чином, безпілотні літальні апарати – це не просто сучасний клас льотної авіації, а й якісно новий, більш високий рівень розвитку не тільки військової, але й цивільної авіації. Проблематика перспектив і основних тенденцій розвитку безпілотних літальних апаратів в Україні не втрачає своєї актуальності.

Розвиток безпілотних літальних апаратів у світі відбувається постійно й у високому темпі. Високий попит на БПЛА дав поштовх до розвитку вітчизняних розробок. Зараз ми спостерігаємо значну кількість розробників і ентузіастів, які працюють над створенням і виробництвом БПЛА призначених переважно для військових. Вже і на деяких держпідприємствах почали говорити про них. Так, в ДП «Антонов» заявили про можливе відновлення розробки і надалі випуск безпілотників.

Станом на початок російської збройної агресії проти України, Збройні сили України майже не мали власних сучасних бойових безпілотних літальних апаратів. Наявні на озброєнні Ту-141 «Стриж» були морально застарілі. Гостру потребу в безпілотних літаках-розвідниках спершу взялися задовольняти волонтери, пристосовуючи цивільні апарати до вимог військових. Були створені, зокрема, БПЛА «Фурія», «Кажан-1», PD-1.

На даний час використання повітряного простору в Україні регламентується

Повітряним Кодексом України, в якому прописані основні положення, щодо регулювання, контролю, відповідальності за використання повітряного простору.

Державна авіація використовує повітряні судна з метою забезпечення національної безпеки і оборони держави та захисту населення, які покладаються на Збройні Сили України, інші військові формування, утворені відповідно до законів України, органи Національної поліції, спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади з питань цивільного захисту, органи охорони державного кордону України, органи доходів і зборів.

Державне регулювання у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України здійснюють у межах своїх повноважень:

- центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту;
- центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики в галузі цивільної авіації (далі – уповноважений орган з питань цивільної авіації);
- аціональна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту.

Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, визначає пріоритетні напрями та здійснює заходи щодо формування державної політики у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України і забезпечує нормативно-правове регулювання. Уповноваженим органом виконавчої влади в галузі державної авіації є Міністерство оборони України. На уповноважений орган з питань цивільної авіації та Міністерство оборони України в межах їх повноважень покладаються питання регулювання використання повітряного простору України.

Щодо до «Концепції положення та процедур із забезпечення безпеки польотів повітряних суден авіації загального призначення, спортивних, аматорських та БЛА» привертає увагу суспільства тим, що він радикально змінює положення БПЛА в сучасному правовому полі України. Концепція, запропонована Державіаслужбою України, поширюється на всі БПЛА без винятків – як комерційного, так і некомерційного призначення та наголошує на включенні їх у систему правового

врегулювання використання повітряного простору України.

Наведені у концепції норми, що пропонує Державіаслужба України, сформовані з урахуванням досвіду провідних країн світу. Наприклад, для некомерційного використання дронів у США висуваються такі вимоги: 1) обов'язкова реєстрація дронів вагою від 250 гр до 25 кг (більш важкі дрони реєструються за спеціальною процедурою з поданням заяви до ФАА); 2) отримання реєстраційного номера та нанесення його на дрон; 3) досягнення експлуатантом дрона 13-річного віку; 4) знання та розуміння інструкцій із техніки безпеки; 5) виконання польотів на висоті до 400 футів (приблизно 120 м); 6) візуальний контроль дрону під час польоту; 7) знання вимог використання повітряного простору.

Суворо заборонено виконувати польоти: 1) поряд з іншими повітряними судами, особливо поблизу аеропортів; 2) над групами людей; 3) над стадіонами чи спортивними заходами; 4) в районах надзвичайних ситуацій; 5) в стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння.

У 2015 році у США діє тимчасова повна заборона на комерційне використання дронів приватними компаніями, які працюють у рекламі, аерофотозніманні, охороні, тощо. Цю заборону оскаржують і де-факто у багатьох випадках ігнорують. Також набула чинності повна заборона для хобі аматорів використовувати дрони (зокрема, коптери) в межах національних парків Сполучених Штатів. У Великій Британії некомерційне (тобто як хобі) пілотування дронів (коптерів) дозволяється тільки за наявності відповідної ліцензії. Зазвичай аматори-пілоти коптерів входять до клубів та об'єднань авіамоделістів — сплачують членські внески і мають страховку громадянської відповідальності. У США для патрулювання державного кордону активно використовуються середньоважкі БПЛА типу Hermes 450 (рис. 1.5) виробництва ізраїльської компанії Eibit Systems. Ці БПЛА обладнано досконалим оптико-електронним комплексом повітряного спостереження та оперативного передавання даних, навігаційною системою на основі диференціальної GPS.

Також у США в місцях відпочинку використання безпілотної літальної апаратури допускається з обмеженнями. Сертифікат авторизації або дозвіл від Федеральної авіаційної адміністрації необхідний для комерційного використання безпілотної літальної апаратури.

апаратів. Нині 28 штатів обговорюють використання безпілотних літальних апаратів та правила їх роботи на державних територіях. Для комерційних інтересів це, по суті, означає, що правила будуть продовжувати адаптуватися і змінюватися в найближчі роки. Існують значні відмінності між використанням в цілях журналістики, гірничої справи, геодезії і рекреаційного застосування [6].

Література

1. Аналіз і перспективи аерофотознімання з БПЛА / В. Глозов та ін. *Сучасні досягнення геодезичної науки та виробництва*. Випуск I(27), 2014. URL: <https://ena.lpnu.ua:8443/server/api/core/bitstreams/23b30781-e264-405c-bba9-984879cb3c07/content>
2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text
3. Повітряний кодекс України: Закон України від 19 трав. 2011 р. No 3393-VI. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/>
4. Ачасова А. Дрони. *Новини законодавства*. URL: <http://www.50northspatial.org/ua/drones-legislation-news-ukraine/>
5. Колб І. З. Забезпечення фотограмметричних проектів опорною інформацією, отриманою з великомасштабних аерознімків. URL: <https://chmnu.edu.ua/wp-content/uploads/2021/01/8.-I.-Z.-Kolb.pdf>