

Зуєва В. О., к.п.н., доцент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Турченко К. В., студентка,
Навчально-науковий аерокосмічний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВИКОРИСТАННЯ БПЛА В УКРАЇНІ: ВІТЧИЗНЯНИЙ ТА ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД

Однією з вимог інтеграції України до Європейського Союзу (ЄС) є створення системи законодавчого регулювання використання безпілотних літальних апаратів (БПЛА) або, як їх ще називають – дронів. Зазначене передбачає також адаптацію нормативно-правових актів України до відповідних вимог та стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) і Європейського Союзу (ЄС) [1]. Одним із суттєвих кроків на цьому шляху слід вважати розробку та оприлюднення для суспільного обговорення Проекту «Концепції положення та процедур із забезпечення безпеки польотів повітряних суден авіації загального призначення, спортивних, аматорських та БЛА» [2], що відбулося в травні 2016 року. Але, слід зазначити, що видання ілюстрованих рекомендацій власникам дронів стало більш помітною подією, на відміну від публікації проекту.

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].

Проект «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 [4]:

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.

А у Великій Британії ці вимоги такі [4]: 1) виконання польотів на висоті до 400 футів; 2) візуальний контроль дрону під час польоту.

Заборонено виконувати польоти: 1) поряд з іншими повітряними судами, поблизу аеропортів та аеродромів; 2) над групами людей, концертами та спортивними заходами; 3) ближче, ніж за 50 м від людей, транспортних засобів, будівель та споруд. Крім того, наголошується на особистій відповідальності оператора за безпеку використання дрону.

Щодо Концепції, яка запропонована Державіаслужбою, слід зазначити, що її дія 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.

У концепції використовують такі аббревіатури для визначення дронів: БАС – безпілотна авіаційна система; БПС – безпілотне повітряне судно. Дана концепція передбачає введення в дію відповідних положень та процедур за такими основними напрямками [2]: 1) класифікація, сертифікація та реєстрація БПС та наземних систем управління БАС, процедури технічного обслуговування та підтримання льотної придатності; 2) проведення підготовки та сертифікація персоналу, який буде здійснювати експлуатацію БАС, у тому числі їхнє технічне обслуговування та підтримання льотної придатності. Також концепція передбачає медичну сертифікацію персоналу, який буде здійснювати льотну експлуатацію БПС, відповідні заходи з інтегрування БАС у загальну організовану систему повітряного руху та інші.

Більш детальний розгляд пропонує Концепцією новацій свідчить про те, що в ній передбачено спиратися на існуючі положення щодо сертифікації та реєстрації повітряних суден в Україні, а також виданні сертифікатів льотної придатності. Впровадження деяких процедур потребує розробки нових інститутів правового регулювання.

Література

1. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Закон від 18 березня 2004 р. № 1629-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1629-15>

2. Проект Концепції положення та процедур із забезпечення безпеки польотів повітряних суден авіації загального призначення, спортивних, аматорських та БЛА [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/documents/Bezpeka-aviatsii/Bezpeka-polotiv/25434.html>.

3. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/>

4. Ачасова А. Дрони. Новини законодавства / Алла Ачасова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.50northspatial.org/ua/drones-legislation-news-ukraine/>

УДК 342.922(043)

Калюжний Р. А., д.ю.н., професор,
Шапенко Л. О., асистент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Вагоме місце в транспортній інфраструктурі належить авіаційному транспорту, оскільки він є швидким і порівняно недорогим засобом перевезення пасажирів, багажу та доставки вантажів і пошти практично у будь-які населені пункти нашої країни та за її межі. Проте, незважаючи на сучасний науково-технічний розвиток, авіація залишається одним із найбільш уразливих об'єктів і саме тому проблема безпеки повітряних перевезень набуває особливого соціального та економічного значення. Адже безпека польотів пов'язана не лише із забезпеченням безпеки пасажирів, а й безпеки працівників цивільної авіації, населення в зоні можливих авіапригод, вантажів, транспортних засобів та споруд, довкілля, які можуть зазнати негативного впливу в результаті авіаційної діяльності.

Названі проблеми свідчать про необхідність здійснення дослідження теоретико-правових питань функціонування авіаційного транспорту, зокрема шляхом вивчення форм організаційно-правового забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті, що дозволить проаналізувати засоби, за допомогою яких реалізується мета, задачі і функції, що стоять перед системою організаційно-правового забезпечення названої безпеки.

Беручи до уваги доктринальні положення теорії адміністративного