

### *Література*

1. Аеродроми та навколишнє середовище [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://pogoda.rovno.ua/aerodromi-ta-navkolishnie-seredovishche>.

2. Бойченко С. В. Розрахунок та порівняльний аналіз викидів деяких відпрацьованих газів під час використання традиційних та альтернативних авіаційних палив / С. В. Бойченко // Наукоємні технології. – 2015. – № 1. – С. 57-58.

3. Сучасні шляхи зменшення негативного впливу авіаційного шуму / [Зброжек В.М.] [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eco.com.ua/content/suchasni-shlyahy-zmenschennya-negatyvnogo-vplyvu-aviacijnogo-shumu>

4. Латишева О. В. Визначення негативного впливу діяльності аеропортів на довкілля та розробка заходів його зниження / О. В. Латишева // Економічний аналіз. – 2014. – № 3. – С. 59-61.

УДК 342.9 (043.2)

**Юринець Ю. Л.**, к.ю.н., доцент,  
**Романович І. І.**, студентка,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

### **ПРАВОВИЙ СТАТУС БЕЗПІЛОТНИХ ЛІТАЛЬНИХ АПАРАТІВ**

Безпілотні літальні апарати (або БПЛА) вже давно використовуються як у військовій чи комерційній сферах, так і в побутовій. Таке широке розповсюдження, а також потенційна небезпека, що виникає в результаті їх використання, вимагає досить детального правового регулювання діяльності, пов'язаної зі застосування безпілотників.

Наразі правовий статус БПЛА в Україні є не досить визначеним. Для безпілотних літальних апаратів не розроблений специфічний, такий, що стосується саме них, розділ законодавства. Першим помітним кроком на шляху до встановлення правил використання дронів в Україні стала розробка та оприлюднення Державною авіаційною службою України 19 серпня 2016 року «Інформації для покупців та користувачів безпілотних літальних апаратів» [1]. Зазначені там поради носять лише рекомендаційний характер, і, за словами Державіаслужби, базуються на здоровому глузді та прагненні дотримання безпеки повітряного простору.

Однією з умов інтеграції України до Європейського Союзу було створення системи законодавчого регулювання використання

безпілотників. Ця умова передбачала, у тому числі, адаптацію нормативно-правових актів України до відповідних вимог та стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO). З цією метою Державіаслужба 28 квітня 2017 року презентувала Концепцію регулювання для безпілотних літальних апаратів, розробка якої почалась у квітні 2015 року. Загальні вимоги до користування БПЛА у даній концепції сформульовані наступним чином:

1. Використання безпілотників передбачено лише в умовах прямого візуального контакту дистанційного пілота або візуального спостерігача без допомоги інших пристроїв.

2. При використанні БПЛА має бути задіяний візуальний спостерігач, якщо дистанційний пілот не має можливості візуально контролювати безпілотник.

3. Максимальна швидкість польоту БПЛА – 150 км/год.

4. Максимальна висота польоту складає 120 м над рівнем землі, а відстань – 500 м від дистанційного пілота, якщо не задіяний візуальний спостерігач.

5. Забороняється здійснення польотів у 8-кілометровому периметрі аеропорту, а також у заборонених зонах (у т.ч. над територіями військових складів або частин).

6. Усі польоти БПЛА не повинні здійснюватися над людьми, окрім дистанційного пілота та візуального спостерігача.

7. Здійснення польотів дозволяється лише у світлу пору доби.

8. Дистанційний пілот може одночасно керувати тільки одним безпілотником.

9. При використанні БПЛА дистанційний пілот має проводити передпольотний технічний огляд [2].

Концепція, запропонована Державіаслужбою, поширюється на всі безпілотні літальні апарати без винятків – як комерційного, так і некомерційного призначення та наголошує на включенні їх у систему правового врегулювання використання повітряного простору України.

Таким чином, можна зробити висновок, що правове регулювання використання дронів сьогодні надактивно розвивається в усьому світі, поспішаючи за бурхливим розвитком безпілотників як нового масштабного явища в людських технологіях. Бо разом із новими можливостями, дрони несуть і нові ризики. А отже і вимагають контролю та регулювання їхнього використання з боку держави.

### *Література*

1. Рекомендації власникам безпілотних літальних апаратів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://avia.gov.ua/news/novyny/news\\_avia/25588.html](http://avia.gov.ua/news/novyny/news_avia/25588.html)

2. Концепція положення та процедур по забезпеченню безпеки польотів повітряних суден авіації загального призначення, спортивних, аматорських та безпілотних літальних апаратів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/uploads/documents/10753.pdf>

УДК 342.9:629(043.2)

**Волошенко А. П.**, студентка,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Устинова І. П., к.ю.н., доцент

## **ПРАВОВІ ПИТАННЯ НАКЛАДЕННЯ І СТЯГНЕННЯ ШТРАФІВ ЗА ПОРУШЕННЯ ВИМОГ ЗАКОНОДАВСТВА НА ПОВІТРЯНОМУ ТРАНСПОРТІ**

Юридична процедура притягнення до відповідальності в контексті її застосування в авіаційній сфері є питанням актуальним для розуміння процедури та поведінки суб'єктів відповідальності.

Підставою для розгляду справи про правопорушення у галузі цивільної авіації є протокол про правопорушення у галузі цивільної авіації. Усі реквізити протоколу заповнюються розбірливим почерком українською мовою.

Протоколи про правопорушення в галузі цивільної авіації мають право складати Голова Державіаслужби України, його заступники, державні інспектори та уповноважені на проведення перевірок посадкові особи Державіаслужби України, керівники аеропортів, начальники служб авіаційної безпеки аеропортів або їх заступники.

У разі скоєння суб'єктом авіаційної діяльності (далі – Суб'єкт) правопорушення на території аеропорту керівники аеропортів, начальники служб авіаційної безпеки аеропортів або їх заступники складають протокол про правопорушення і у триденний строк направляють його до Державіаслужби України.

Протокол складається за кожним виявленим фактом правопорушення, а також підписується посадовою особою, що склала протокол, та керівником або уповноваженим представником Суб'єкта.