УДК 629.735.33 – 519 (043.2) К.ю.н., доцент Гусар О.А.

К.ю.н., доцент Устинова І.П.

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ: ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПОЛЬОТІВ БЕЗПІЛОТНОГО ПОВІТРЯНОГО СУДНА В ЄДИНОМУ ПОВІТРЯНОМУ ПРОСТОРІ

В статті розкрито актуальні питання щодо використання безпілотної авіації, яка поряд з цивільною та військовою авіацією розділяє єдиний повітряний простір. Досліджено визначення поняття «безпілотне повітряне судно (БПС)» та наводиться їх класифікація. В процесі дослідження наголошується на важливості нормативно – правового регулювання на національному рівні використання безпілотних повітряних суден з метою забезпечення безпеки польотів, охорони навколишнього середовища, а також безпеки і конфіденційності громадян. Надані пропозиції щодо нормативних вимог до використання безпілотних повітряних суден.

***Ключові слова:*** *безпека польотів, безпілотне повітряне судно, єдиний повітряний простір.*

В статье раскрыты актуальные вопросы использования беспилотной авиации, которая наряду с гражданской и военной авиацией разделяет единое воздушное пространство. Проведено исследование определения понятия «беспилотное воздушное судно (БПС)» и приводится их классификация. В процессе исследования отмечается важность нормативно - правового регулирования на национальном уровне использования беспилотных воздушных судов с целью обеспечения безопасности полетов, охраны окружающей среды, безопасности и конфиденциальности граждан. Представлены предложения по нормативным требованиям к использованию беспилотных воздушных судов.

***Ключевые слова:*** *безопасность полетов, беспилотное воздушное судно, единое воздушное пространство.*

Actual problems of use of unmanned aviation, which, along with civil and military aviation share a single air space, are considered in the article. The concept of “unmanned aerial vehicle (UAV)” is researched and their classification is given. Under research it is emphasized on importance of legal regulation at the national level of use of unmanned aerial vehicles in order to ensure flight safety, environmental protection and also safety and confidentiality of citizens. Suggestions as to regulatory requirements for use of unmanned aerial vehicles are provided.

**Key words:** flight safety, unmanned aerial vehicle, single airspace.

**Постановка проблеми та її актуальність.** Підвищення ефективності авіаційної транспортної системи, пов’язана перш за все з постійними інвестиціями в авіаційні дослідження та розроблення новітніх технологій та нової техніки. Так, стрімкого розвитку отримує безпілотна авіація, яка активно інтегрується та упорядковується до авіаційної системи, визначаючи своє місце поряд з цивільною та військовою авіацією та розділяє з ними єдиний повітряний простір. Безпілотні повітряні судна кардинально змінили наші уявлення про авіацію в цілому і про тактику застосування авіації, оскільки використовуються не лише в військових цілях, але й в цивільній сфері: на сьогодні вони застосовуються в МНС, МВС, прикордонній службі, лісовому та водному господарстві, здійснюються польоти над закритими територіями, ведуть аеро-, фото- і кінозйомки, радіолокаційну і радіаційну розвідку, моніторинг поверхні. Отже, їх використання допомагає вирішувати величезний спектр наукових і прикладних задач пов'язаних з екологією, метеорологією, геологією, зоологією, сільським господарством, з вивченням клімату, пошуком корисних копалин та інше.

Пояснення активного попиту та широкого використання БПС обумовлено рядом їх переваг: усуненням ризику втратити екіпажу на випадок аварії літака; можливістю виконання маневрів з великими перевантаженнями, що перевищують фізичні можливості льотчиків, великою тривалістю і дальністю польоту при відсутності фактора втоми екіпажу; можливістю надання інформації споживачам практично в реальному масштабі часу і, нарешті, відносно невисокою ціною та невеликими розмірами, що забезпечує невисокі експлуатаційні витрати.

Збільшення кількості безпілотних повітряних суден (БПС) цивільного, військового та спортивного призначення значно ускладнює проблему безпеки польотів в єдиному повітряному просторі. До чинників, які найсильніше впливають на безпеку і ефективність застосування безпілотних повітряних суден, необхідно зазначити: руйнування при зіткненні з землею; нанесення шкоди життю та здоров'ю людей або їх майну, що знаходяться на землі; зіткнення в повітрі з іншими літальними апаратами.

Тому, майже одночасно постає питання регулювання правових відносин, що виникають при використанні БПС, не залежно від модифікації і сфери застосування, у повітряному просторі. Так, зіткнення пасажирського (особливо легкомоторного) літака із необережно запущеним любительським дроном може призвести до серйозної аварії.

По даним Аналізу подій з безпеки польотів за 2016 рік , що підготовлений спеціалістами відділу управління ризиками та схвалено Радою з безпеки польотів Державної авіаційної служби України (ДАСУ) у 2016 році з повітряними судами української реєстрації мала місце 141 подія з безпеки польотів: 71 подія, що не впливала на безпеку польотів (50%); 62 інциденти (44%); 4 серйозні інциденти (3%); 4 аварії (3%). Для порівняння, у 2015 році таких подій було 126 [1]. Відмічається значна концентрація порушень порядку використання повітряного простору та перетину державного кордону повітряними суднами та БПС у східній частині України. Так, перетин державного кордону відбувся БПС РФ – 129 раз, БПС Польщі – 22 рази, БПС Угорщини -15разів, БПС Румунії – 6 раз, БПС Словаччини – 2 рази [2]. Дуже небезпечні польоти безпілотників (коптерів) поблизу аеродромів.

**Аналіз досліджень і публікацій**. Актуальним та проблемним питанням наразі в Україні є правове регулювання польотів безпілотних повітряних суден в межах існуючої структури правил звичайних польотів пілотованих повітряних суден в повітряному просторі для забезпечення безпеки польотів. На сьогодні, як в Україні так і в провідних країнах світу активно розробляється система, яка б забезпечувала безпеку сумісних польотів безпілотних і пілотуємих повітряних суден.

Окремі проблемні питання, а також класифікацію БПС в своїх роботах досліджували Гребеніков А.Г., Мяліца А.К, Парфенюк В.В., Луцький М.Г., Харченко В.П., Федоров С.І, Хаустов А.В., Крамаренко Т.М., Долгіх В.С. Так, наприклад, питання розвитку міжнародного регулювання дистанційно пілотованих авіаційних систем (ДПАС) висвітлено у роботі Бугайко Д.О. Д.т.н., професор Юн Г.Н здійснив аналіз і визначив переваги застосування безпілотних літальних апаратів при виконанні сільськогосподарських робіт. Однак, комплексного дослідження правового регулювання на національному рівні використання безпілотних повітряних суден, що прямо впливає на забезпечення безпеки польотів на сьогодні відсутнє.

Тому, *метою* статті є аналіз історіографії нормативно – правового регулювання застосування безпілотних повітряних суден і обґрунтування важливості створення національної правової системи регулювання використання БПС та підготовки спеціалістів в сфері експлуатації БПС для забезпечення безпеки польотів в єдиному повітряному просторі.

**Виклад основного матеріалу.** БПС повинні дотримуватися правил безпеки польотів. Виробник БПС і експлуатант зобов'язані забезпечити належний рівень безпеки польотів, який визначається вимогами ICAO до повітряних суден цивільної авіації.

При цьому треба пам'ятати, що, безпека польотів - складне комплексне явище, що складається з багатьох елементів: авіаційної безпеки, екологічної, пожежної, інформаційної безпеки авіації, що, обумовлює складність правовідносин суб'єктів.

**…..**

**Висновок.** Підсумовуючи, можна зазначити, що БПС виставили досить великий перелік питань до нашого суспільства, головні з яких забезпечити безпечний, надійний та екологічно безпечний розвиток безпілотного виробництва і поважати вимоги громадян щодо безпеки, конфіденційності та захисту даних. Сподіваємось, що в найближчий час буде прийнятий новий Закон, який визначить не лише базову реєстрацію, але і сертифікацію та основні аспекти використання БПС, включаючи технічні вимоги використання БПС, приватний характер та захист інформації. Вважаємо за необхідне впровадження системи управління авіаційної безпеки з метою забезпечення системного підходу з виявлення джерел небезпечних факторів, їх оцінки та усунення або зменшення до прийнятного рівня. Доцільно було б збалансовано розподілити компетенції та відповідальності між Державіаслужбою, Національною поліцією України, Службою безпеки України, Державною прикордонною службою України та суб’єктами авіаційної діяльності авіації загального призначення, фізичними особами - експлуатантами повітряних суден та БПС для забезпечення та підтримання ними стандартизованого рівня авіаційної безпеки. При цьому, вважаємо, що законодавець повинен утримуватися від двох крайностей: надмірного регулювання, яке може привести до того, що в місті не можна буде запустити і дитячий квадрокоптер, і зайвої лібералізації, яка небезпечна техногенними ризиками. При розробці системи класифікації та вирішенні інших питань нормативного забезпечення діяльності та безпеки польотів БПС пропонується використовувати положення документу A-NPA:2015-10 EASA та «Technical Opinion». Переконані ,що важливим аспектом у забезпеченні безпечного використання БПС є підготовка та сертифікація персоналу, що здійснює експлуатацію безпілотних повітряних суден.

Література:

1. Аналіз подій з безпеки польотів за 2016 рік відділу управління ризиками та схвалено Радою з безпеки польотів Державної авіаційної служби України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.avia.gov.ua/uploads/](http://www.avia.gov.ua/uploads/%20documents/)
2. Аналіз стану безпеки польотів за результатами розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами України та суднами іноземної реєстрації, що сталися у 2016 році . Сектор аналізу та попередження авіаційних подій Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbaai.gov.ua/uploads/pdf/Analysis_2016.pdf>
3. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, підписана в Чикаго7 грудня 1944 року. (Doc 7300), ICAO.
4. Manual on remotely piloted aircraft systems (RPAS) / Doc.10019/AN 507. 1-ed. – Canada, Montreal: ICAO, 2015.-190 p.
5. Unmanned Aircraft Systems (UAS) / Circ. ІСАО 328-AN/190. – Canada, Montreal: ICAO, 2011. – 66 p. 4. AFS-400 UAS Policy 05-01. Washington: FAA, 2005 – 9 p.
6. Бугайко Д.О., Луцький М.Г., Харченко В.П. Розвиток міжнародного регулювання та нормативної бази використання безпілотних літальних апаратів. Вісник НАУ. - К.: НАУ, 2011. - №2. - С.5-14.

7. Світовий досвід правового регулювання використання безпілотників. Інформаційна довідка, підготовлена Європейським інформаційно-дослідницьким центром на запит народного депутата України. Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://euinfocenter.rada.gov.ua/uploads/documents

8. Применение беспилотных летательных аппаратов (БПЛА). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: [fly-photo.ru/primenenjebpla.htm