

Осадченко І.В., Крутась В.О., студентки,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Шапенко Л.О., асистент

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПРАВОВОГО СТАТУСУ БЕЗПЛОТНИХ ЛІТАЛЬНИХ АПАРАТІВ

Безпілотні літальні апарати (БпЛА), розробка та використання яких здійснюється як для військових та оборонних, так і цивільних цілей, останнім часом стають одним з найбільш розвинених напрямів авіаційної техніки, у зв'язку з чим все більшої актуальності набуває проблема правового регулювання правового статусу безпілотників.

Нині в Україні використання БпЛА регулюється такими ж нормативно-правовими актами, що й звичайні літаки. Зокрема, Повітряний кодекс України (№ 3393-VI від 19.05.2011 р.) визначає правила реєстрації та придатності повітряного судна до польоту [1], нове Положення про використання повітряного простору України (Постанова Кабінету Міністрів України № 954 від 06.12.2017 р.) регулює діяльність, пов'язану з використанням повітряного простору та дії, пов'язані з переміщенням матеріальних об'єктів у повітряному просторі; діяльність, що може становити загрозу безпеці польотів повітряних суден та інших об'єктів. Відповідно до п. 23 вказаного Положення вищезазначені види діяльності вважають допустимими лише після отримання відповідного дозволу на використання повітряного простору та за умови дотримання необхідних запобіжних заходів [2].

До нормативної бази, що регулює питання використання безпілотників, також входять Правила реєстрації цивільних повітряних суден (Наказ Міністерства інфраструктури України № 636 від 25.10.2012 р.), які визначають саме поняття БпЛА. Крім того, Інструкція зі складання заявок на використання повітряного простору під час планування проведення відповідного виду діяльності (Наказ Міністерства оборони України та Міністерства транспорту та зв'язку України № 5181063 від 14.10.2009 р.) містить відповідні роз'яснення для власників БпЛА щодо подання заявок на використання повітряного простору.

Згідно з даними документами, слід зазначити, що вітчизняне законодавство, встановлюючи основи правового статусу безпілотників, визначає безпілотний літальний апарат як повітряне

судно, що призначене для виконання польоту без пілота на борту, керування польотом якого і контроль за яким здійснюються за допомогою спеціальної станції керування, що розташована поза повітряним судном [1]. Аналізуючи дане визначення, можна зробити висновок, що роботизовані безпілотники, які здійснюють політ самостійно (без участі оператора, що знаходиться на землі), взагалі не передбачені законодавством та знаходяться поза межами правового поля.

Для подальшого розвитку правової бази, необхідної для регулювання використання безпілотників як в Україні, так і в спільному європейському просторі, важливим є створення загальноєвропейської системи правового регулювання використання дронів, роботу над якою розпочато з березня 2015 року після проведення конференції Європейського Союзу (далі – ЄС) з безпілотних авіаційних систем. Одним із результатів даної конференції стало прийняття Ризької декларації із безпілотних літальних апаратів «Створення майбутнього авіації», положення якої закріплюють 5 основних принципів майбутнього розвитку БПЛА в ЄС:

- безпілотні літальні апарати повинні розглядатися як новий тип повітряних суден з пропорційними правилами, заснованими на ризику кожної операції;
- правила ЄС для безпечного надання послуг БПЛА повинні давати можливість розвитку промислових інвестицій;
- технологія і стандарти повинні розвиватися в напрямку повної інтеграції БПЛА в європейський повітряний простір;
- суспільне визнання є ключовим для розвитку послуг, що надаються за допомогою БПЛА;
- відповідальність за використання БПЛА несе оператор, що ним керує [3].

Незважаючи на те, що в більшості країн Європи та світу існують свої внутрішні правила використання БПЛА, ухвалення Ризької декларації авіаційним співтовариством країн ЄС передбачає розробку правил безпеки та створення єдиного регуляторного акта для безпілотних літальних апаратів на рівні Євросоюзу. При цьому функції загальноєвропейського регулювання діяльності БПЛА в майбутньому планується покласти на Європейське агентство авіаційної безпеки (EASA).

Як висновок, необхідно зазначити, що Україна як складова міжнародного повітряного простору, зобов'язана забезпечувати безпечні умови для цивільної авіації, в тому числі і при використанні БПЛА. Крім того, активна робота нашої держави над інтеграцією до

Європейської спільної авіаційної зони передбачає приведення внутрішнього законодавства у відповідність до європейських стандартів.

Яскравими прикладами того, що Україна виконує взяті на себе зобов'язання по міжнародним договорах, в тому числі і Договору про асоціацію між Україною та ЄС, є затвердження 6 грудня 2017 р. нового Положення про використання повітряного простору України та розробка Авіаційних правил України. Проте, крім визначення порядку організації та здійснення польотів, а також допуску осіб до керування повітряними суднами, правого регулювання потребує порядок сертифікації БпЛА.

Література

1. Повітряний кодекс України: Закон України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48–49. – Ст. 536 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>

2. Про затвердження Положення про використання повітряного простору України: Постанова Кабінету Міністрів України від 6 грудня 2017 р. № 954 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954-2017-%D0%BF>

3. Дрони та українське законодавство [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://lesovod.blogspot.com/2016/08/blogpost_902.html. – Назва з екрана.

УДК 347.82 (043.2)

Приходько Д. С., студентка,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Єряшов Є. К., старший викладач

АДАПТАЦІЯ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ДО ЗАКОНОДАВСТВА ЄС У СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Історія нормативно-правового регулювання цивільної авіації свідчить про наявність причинного зв'язку між виникненням нових правових норм, що регулюють відносини держав по використанню повітряного простору з метою здійснення повітряних перевезень і регулюванню діяльності повітряного транспорту, та швидкими темпами розвитку авіаційної техніки.

В світлі євроінтеграційних процесів використання повітряних суден з метою міжнародних перевезень впливає як на обсяги, так і