

ЮРИДИЧНІ НАУКИ

УДК 351.814:629.7.014-519(045)

ДО ПИТАННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВИКОРИСТАННЯ БЕЗПЛОТНИХ ЛІТАЛЬНИХ АПАРАТІВ В УКРАЇНІ

Грекова Л.Ю., Демченко Ю.О.

Навчально-науковий інститут безперервної освіти
Національного авіаційного університету

Досліджено питання правового регулювання використання безпілотних літальних апаратів в Україні. Запропоновано можливі шляхи їх вирішення. Проаналізовано стан механізму управління польотами безпілотних літальних апаратів. Зазначені відмінності від країн Європи, Азії та Австралії. Обґрунтовано необхідність інтеграції безпілотних літальних апаратів до існуючої системи використання повітряного простору.

Ключові слова: безпілотні літальні апарати, нормативно-правові акти, сертифікація, Державна авіаційна служба України, реєстрація.

Постановка проблеми. У сучасних умовах одним з перспективних напрямів розвитку авіації є розробка безпілотних літальних апаратів. Досягнення в даній галузі дають можливість здійснювати політ в автоматичному режимі від зльоту до посадки, вирішувати завдання моніторингу земної (водної) поверхні, а також забезпечувати розвідку, пошук, вибір і знищення цілі безпілотними літальними апаратами військового призначення. Для того, щоб забезпечувати розвиток цієї галузі, потрібно визначити спосіб удосконалення правового регулювання використання безпілотних літальних апаратів в Україні, адже їх правовий статус не визначений належним чином і потребує комплексного регулювання на законодавчому рівні, в тому числі, прийняття окремого закону про безпілотні літальні апарати. Не є вдосконалим і механізм державного контролю за використанням безпілотних літальних апаратів. Не вирішеним залишається питання щодо підготовки фахівців у галузі безпілотних літальних апаратів в профільних вузах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В окремих публікаціях авторів країн СНГ, науковців України – В. Білоуса, С. Згурець, А. Кобилянського, Ю. Юринець та ін. аналізуються різноманітні питання, пов'язані із безпілотними літальними апаратами. Оскільки сьогодні безпілотні літальні апарати (далі – БПЛА) впевнено інтегрується в забезпечення повсякденних потреб суспільства, питання правового врегулювання їх використання потребує належного науково-теоретичного, а також практичного осмислення.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Стаття присвячена аналізу наступних проблем: безпеки, сертифікації безпілотних літальних апаратів; відповідальності за порушення правил використання безпілотних літальних апаратів; інтегрування в повітряний простір України; ефективного державного контролю використання безпілотних літальних апаратів.

Мета статті. Головною метою цієї роботи є дослідження стану правового регулювання безпілотних літальних апаратів в Україні, окреслення проблем щодо їх використання в Україні та запропонування можливих шляхів їх вирішення.

Виклад основного матеріалу. Сьогодні одним із перспективних напрямів розвитку авіації є створення БПЛА. Розроблення різних типів і класів, модифікацій за останні роки проводиться фактично всіма індустріально розвиненими країнами світу. Ця техніка ефективно застосовуються при виконанні завдань військового та цивільного призначення. Таке широке розповсюдження БПЛА вимагає детального правового регулювання діяльності, пов'язаної із їх використанням.

Однак, правовий статус безпілотних літальних апаратів в Україні не визначений належним чином і потребує комплексного регулювання на законодавчому рівні. У цілому, спеціальні регулятивні документи щодо польотів БПЛА, їх сертифікації та реєстрації відсутні. Загалом, на даний момент БПЛА підпадають під регулювання таких нормативно-правових актів, як Повітряний кодекс України, Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні, Положення про використання повітряного простору України.

Розглянемо і проаналізуємо позицію законодавця щодо БПЛА у зазначених нормативно-правових актах.

Дефініцію безпілотного повітряного судна визначено у Повітряному кодексі України у п. 23 ст. 1, як повітряного судна, призначеного 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, с. 6].

Частиною 8 статті 39 Повітряного кодексу України, пунктом 2.15 розділу 2 Правил реєстрації цивільних повітряних суден в Україні передбачено, що у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України не підлягають реєстрації безпілотні повітряні судна, максимальна злітна вага яких не перевищує 20 кілограмів і які використовуються для розваг та спортивної діяльності [2, с. 330].

Правовий статус Державного реєстру цивільних повітряних суден визначений наказом Міністерства інфраструктури України від 25.10.2012 р. № 636 «Про затвердження Авіаційних правил України» у частині 47 «Правила реєстрації ци-

вільних повітряних суден в Україні». Тобто Державним реєстром цивільних повітряних суден України є книга та електронна база даних, в якій ведеться поточний реєстр цивільних повітряних суден, що зареєстровані в Україні, і який є компетенцією Державної авіаційної служби – уповноваженого органу з питань цивільної авіації. Реєстрація повітряного судна у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України визначає його національну приналежність до України та підтверджує, що компетентний орган з питань цивільної авіації здійснює контроль за льотною придатністю та експлуатацією цього повітряного судна.

Щодо Положення про використання повітряного простору України, прийнятого 06.12.2017 р. і затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України № 954, то у п. 31 лише зазначено, що «встановлюються обмеження щодо використання повітряного простору України з метою перехоплення або супроводження нерозпізнаних цілей, виконання авіаційних робіт з пошуку і рятування, запуску та посадки космічних об'єктів, забезпечення польотів повітряних суден, що виконують рейси літер «А», польотів безпілотних повітряних суден» [3, с. 17].

Таким чином, низку питань щодо польотів БПЛА та їх використання: безпеки, сертифікації БПЛА, відповідальності за порушення правил використання БПЛА, використання повітряного простору України, ефективного державного контролю використання БПЛА зазначеними законами та підзаконними нормативно-правовими актами не вирішено.

На сучасному етапі в Україні спостерігається значна кількість розробників, які працюють над створенням і виробництвом БПЛА, що також призводить до їх поширення і використання без дотримання відповідних правил безпеки. До лідерів виробників безпілотної авіатехніки, які системно вдосконалюють своєї продукцію, і здійснюють виробництво БПЛА для військових, промислових, цивільних та комерційних цілей, можна віднести Науково-виробниче підприємство «Атлон Авіа»; «Укрспецсистемс»; Науково-виробниче підприємство «Спайтек»; «Карболайн»; Авіаційна виробнича компанія «Скаетон»; Виробничо-інноваційна компанія «DeViRo» [4].

Варто зауважити, що БПЛА розробляються й на базі Національного авіаційного університету. Університет останнім часом добився значних результатів у розробці та експлуатації безпілотних авіаційних систем (далі – БАС) цивільного призначення. Серед них БАС М-6-3Т «Жайвір», який пройшов іспит на повний автоматичний зліт, політ по маршруту та посадку, та був представлений на виставці «E-commerce congress 2017» 5 жовтня 2017 року [5]. А студентами Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського» розроблено БПЛА «Spectator», який був впроваджений у виробництво Державним концерном «Укроборонпром».

Сьогодні ДК «Укроборонпром» консолідує всі авіабудівні потужності країни, фундаментом яких є ДП «Антонов». Саме на цьому підприємстві вже відбувається розроблення вітчизня-

них БПЛА та безпілотних авіаційних комплексів [6, с. 49]. У 2016 році ДП «Антонов» розпочав розробку тактичного безпілотного авіаційного комплексу АН-БК-1 «Горлиця». Перший політ літальний апарат здійснив 8 листопада 2017 року з аеродрому «Антонов» у місті Гостомель [7].

Загалом, за рік в Україні виробляється близько 150-250 безпілотників масою 10-15 кг і близько 30-50 масою від 15 до 50 кг. Більше половини з них створюється для військових потреб [8].

За результатами 2015 р. Україна ввійшла до ТОП-3 країн світу з розроблення БПЛА, швидко наздогнавши лідерів галузі – США та Ізраїль. В Україні така ситуація є суттєвим фактором створення загроз безпеці польотів цивільної авіації [6, с. 49].

На сьогодні в нашій державі немає комплексного нормативно-правового акту щодо регулювання БПЛА, проте органами державної влади здійснюються спроби щодо його прийняття.

28 квітня 2017 року Державною авіаційною службою України презентовано Концепцію регулювання для безпілотних літальних апаратів, розробка якої почалась у квітні 2015 року, згідно якої загальні вимоги до використання БПЛА сформульовані у наступному вигляді:

- використання БПЛА передбачено лише в умовах прямого візуального контакту дистанційного пілота або візуального спостерігача без допомоги інших пристроїв;

- максимальна швидкість польоту БПЛА – 150 км/год;

- максимальна висота польоту складає 120 метрів над рівнем землі та 500 метрів від дистанційного пілота, якщо не задіяний візуальний спостерігач;

- забороняється виконувати польоти у 8-кілометровому периметрі аеропорту, а також у заборонених зонах (у т. ч. над територіями військових складів або частин);

- усі польоти БПЛА не повинні виконуватись над людьми, окрім дистанційного пілота або візуального спостерігача;

- здійснення польотів проводиться лише в світлу добу;

- дистанційний пілот може одночасно керувати тільки одним БПЛА;

- при використанні БПЛА необхідно проводити передпольотний технічний огляд дистанційним пілотом [9, с. 174].

У продовж роботи над удосконаленням регулювання правового статусу БПЛА 06.07.2017 року Державна авіаційна служба України оновила проєкт зазначеної концепції щодо інтеграції БПЛА до існуючої системи використання повітряного простору і створила «Правила повітряної експлуатації безпілотних повітряних суден в Україні (концепція)». Згідно, даної концепції державній реєстрації підлягають БПЛА вагою від 20 до 150 кг (середні) та від 150 кг (великі). Для управління такою технікою пілот повинен мати посвідчення, яке надає право керувати даним безпілотним апаратом. Концепція передбачає й медичну сертифікацію персоналу, який буде здійснювати льотну експлуатацію безпілотного повітряного судна. Але, до теперішнього часу цій документ залишається на рівні проєкту, а концепція, насамперед, слугує визначенню цілей створення за-

кону або іншого нормативно-правового акту для вирішення певних проблем, наприклад, правового регулювання відносин за потребою, скасування наявних прогалин, протиріч у праві або законодавстві. Саме з розробки концепції має початися робота по створенню закону, в даному випадку, про безпілотні літальні апарати.

Впродовж цієї роботи, Державна авіаційна служба України розробила загальні рекомендації дистанційним пілотам БПЛА, а саме: перевіряти своє безпілотне повітряне судно перед кожним польотом; виконувати польоти на висоті не більш ніж 100 метрів; утримувати відстань між БПЛА та людьми, тваринами, спорудами та майном не менше 50 метрів; перед польотом свого БПЛА перевіряти, що він буде виконуватись у межах повітряного простору, дозволеного для використання; ніколи не підіймати у повітря свій БПЛА, якщо це може бути небезпечним для пілота, інших людей чи тварин; заздалегідь планувати траєкторію польоту власного БПЛА, оцінювати можливі перешкоди та визначати місце його можливої вимушеної посадки; завжди припиняти політ БПЛА на вимогу представників правоохоронних органів або військових формувань, утворених відповідно до законодавства України, якщо вони вважають, що БПЛА загрожує інтересам національної безпеки чи безпеці інших людей тощо [10].

Здається логічним, на нашу думку, додати до правил використання БПЛА в нашій країні наступних положень, передбачених Управлінням цивільної авіації Великобританії в Правилах використання БПЛА, а саме:

- отримання операторами дозволу Державної авіаційної служби України при використанні безпілотних апаратів у комерційних цілях;

- сертифікацію безпілотних літальних апаратів вагою більше 150 кг Європейським агентством з авіаційної безпеки (EASA) [11].

Оцінюючи експлуатацію безпілотників вагою до 20 кілограмів, можна констатувати, що їх використання в Україні є взагалі нерегульованим. Державна авіаційна служба зазначає, що у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України не підлягають реєстрації безпілотні повітряні судна, максимальна злітна вага яких не перевищує 20 кілограмів і які використовуються для розваг та спортивної діяльності.

Проте, наприклад, якщо мова йдеться про комерційні та некомерційні безпілотні літальні апарати, то зазначена вище Концепція передбачає, що перший клас БПЛА (куди відносяться апарати вагою від 0,25 кг, до 20 кг) потрібно реєструвати. Крім цього, пілотові некомерційних БПЛА цього класу потрібно буде пройти спеціальне навчання та скласти тест – це дозволяється зробити он-лайн. Пілотам комерційних БПЛА необхідно буде отримувати сертифікат [12].

Враховуючи, що безпілотні літальні апарати вагою до 20 кг можуть застосовуватися і в інших цілях (в правоохоронній діяльності, в сільському господарстві, промисловості, в журналістиці тощо), не зрозуміло їх правовий статус і порядок їх використання, вимоги до пілотів тощо.

Разом з тим, незважаючи на загальну правову нерегульованість питання застосування БПЛА в Україні, якщо в результаті їх польотів

буде створена небезпека для життя людей або відбудеться настання інших тяжких наслідків, або ж буде створена загроза безпеці повітряних польотів, особа, що керувала БПЛА може бути притягнута до кримінальної відповідальності за статтями 281 «Порушення правил повітряних польотів» або 282 «Порушення правил використання повітряного простору» Кримінального кодексу України.

Звертаючись до зарубіжного досвіду, зауважимо, що механізми управління польотами БПЛА існують та розробляються в Австрії, Хорватії, Чеській Республіці, Данії, Франції, Німеччині, Італії, Ірландії, Польщі, Іспанії та ін. Наприклад, законодавство Греції забороняє: запускати БПЛА в межах зон аеропортів (до 3 км), напрямку руху літаків; наближуватися до міст і населених пунктів ближче 2 км; здійснювати політ поблизу будівель, пам'ятників, військових баз; підніматися на висоту більше ніж 122 м.

В Італії заборонені польоти БПЛА над великим скупченням людей, поряд з вокзалами, аеропортами, військовими базами; неможна направляти БПЛА до людей та приватної власності ближче ніж на 50 метрів; заборонено здійснювати зйомку в радіусі 8 км від аеропорту. БПЛА можна запускати лише тільки у відкритому просторі за містом не більше ніж на 150 метрів, крім того, повинен постійно підтримуватися візуальний контакт з БПЛА [13].

Федеральні закони США забороняють БПЛА підніматися вище 122 метрів, літати ближче 5 миль над аеропортами, а їх вага не може перевищувати 25 кг [14].

В Об'єднаних Арабських Еміратах навесні 2015 року стали діяти норми нового закону про БПЛА, які були оновлені 1 травня 2017 року. Дані норми передбачають, що необхідно реєструвати всі БПЛА в Управлінні цивільної авіації і маркувати їх; заборонено розміщувати фото- і відеоапаратуру на борту і знімати будь-які об'єкти; БПЛА вагою менше 5 кг можна пілотувати тільки в дозволених зонах (забороненими є зони: в радіусі 5 км від аеропортів і вертолітних майданчиків, близько приватної власності і державних об'єктів); здійснювати польоти можна тільки в зоні прямої видимості (без застосування біноклів і т.п.), тільки в денний час і при гарній погоді; не можна запускати БПЛА у стані алкогольного сп'яніння [13].

У Таїланді до початку 2016 роки не було власного законодавства щодо БПЛА. Новий закон, який діє з квітня 2017 року, дозволяє пілотувати БПЛА без ліцензії, якщо їх вага не більше 2 кг, а БПЛА використовується для особистих цілей. Також, закон закріплює, що запускати БПЛА можна лише вдень, але тільки в зоні прямої видимості; висота польоту не повинна перевищувати 90 м; не можна здійснювати політ БПЛА поруч з іншими БПЛА, а також не можна наближатися ближче ніж на 30 м до людей, транспорту та будівель. Всі БПЛА з камерою (загальною вагою важче 2 кг) необхідно реєструвати в Управлінні цивільної авіації Таїланду [13].

В Австралії при використанні БПЛА в комерційних цілях, політ повинен реєструватися, а БПЛА вагою менше 2 кг, що використовуються в особистих цілях, реєстрації не підлягають, про-

те власники повинні дотримуватися наступних правил: не можна наблизитися ближче ніж на 30 м до транспорту (включаючи водний), будівель і чужої приватної власності без відповідного дозволу; не можна пілотувати БПЛА над містами і селищами, над скупченнями людей, включаючи пляжі, чужі ділянки, парки тощо; не можна наблизитися до будь-якого аеродрому на відстань ближче 5,5 км, включаючи посадочні смуги і вертолітні майданчики в районі лікарень та поліцейських ділянок; літати можна тільки вдень і в гарну погоду в зоні видимості оператора; висота не повинна перевищувати 123 метра [15].

Аналізуючи зарубіжний досвід з приводу використання БПЛА, слід зазначити, що в більшості країн діють схожі обмеження на експлуатацію БПЛА. В першу чергу вони стосуються заборони польотів в певних зонах, питань охорони приватного життя і власності, а також правил безпечної пілотування. Безперечно, чим ефективніше здійснюється контроль та законодавчо закріплюється порядок використання БПЛА, тим менше це створює загрозу для інших літальних апаратів, людини, суспільства тощо.

Висновки і пропозиції. Наведений вище аналіз дає підстави стверджувати, що не дивлячись на перспективність БПЛА, існує ряд проблем щодо їх використання, зокрема відсутня затверджена законодавча і нормативна база для проектування, виробництва, експлуатації та сертифікації безпілотної техніки, на відміну від США та провідних країн західної Європи, Азії та Австралії.

Закріплення в окремому законі належного правового регулювання всіх питань, пов'язаних із безпілотними літальними апаратами в державі, стане одним із кроків на шляху піднесення України на рівень розвинутих країн Європи та Азії щодо правового регулювання БПЛА.

Розробка спеціальних освітніх програм для користувачів безпілотників, та навчальних програм для отримання сертифіката дистанційного пілота БПЛА, введення підготовки відповідних фахівців в авіаційних вузах, які володіють методикою створення та керування БПЛА, забезпечення ефективного державного контролю щодо використання БПЛА різних класифікаційних груп дозволить безпечно використовувати БПЛА у різних сферах діяльності з дотриманням вимог законодавства.

Список літератури:

1. Повітряний кодекс України: чинне законодавство зі змінами та допов. станом на 5 січ. 2017 року: (ОФІЦ. ТЕКСТ). – К.: ПАЛИВОДА А.В., 2017. – 108 с.
2. Про затвердження Авіаційних правил України, Частина 47 «Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні»: наказ Міністерства інфраструктури України від 25.10.2012 р. № 636 / Офіційний вісник України. – 2012. – № 93. – 400 с.
3. Про затвердження Положення про використання повітряного простору України: постанова Кабінету Міністрів України від 06.12.2017 № 954 / Офіційний вісник України. – 2017. – № 101. – 172 с.
4. Згурець С. Безпілотні будні України / С. Згурець, І. Федик. – 2017. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://defence-ua.com/index.php/statti/2240-bezpilotni-budni-ukrayiny>.
5. Офіційний сайт Національного Авіаційного Університету. Прорив у цивільному призначенні безпілотних авіаційних систем розробки НАУ. – 2017. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://nau.edu.ua/ua/news/2017/10/proriv-u-tsvilnomu-priznacheni-bezpilotnih-aviatsiynih-sistem-rozrobki-nau.html>.
6. Білоус В.В. Класифікація безпілотних літальних апаратів та її значення для криміналістичної практики / В.В. Білоус // Теорія та практика судової експертизи і криміналістики. – 2016. – Вип. 16. – С. 47–57.
7. Офіційний сайт Укроборонпром. Унікальний український безпілотник «Горлиця» виконав перший політ. – 2017. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukroboronprom.com.ua/uk/media/unikalnyj-ukrayinskyj-bezpilotnyk-gorlytsya-vykonav-pershij-polit-foto.html>.
8. Кобылянский А. Тупик или голубой океан: как устроен украинский рынок дронов. – 2018. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://biz.liga.net/all/it/stati/3725860-tupik-ili-goluboy-ocean-kak-ustroen-ukrainskiy-rynok-dronov.htm>.
9. Юринець Ю.Л. Правовий статус безпілотних літальних апаратів / Ю.Л. Юринець, І.І. Романович // АЕРО – 2017. Повітряне і космічне право: [Матеріали Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів, м. Київ, Національний авіаційний університет, 23 листопада 2017 р.] Том 1. – Тернопіль: Вектор. – С. 173–175.
10. Офіційний сайт Державної авіаційної служби України. Безпілотні повітряні судна. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/bezpilotni-povitryani-sudna-2/>.
11. Офіційний сайт Civil Aviation Authority. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.caa.co.uk/Consumers/Unmanned-aircraft/Model-aircraft/>.
12. Корольов Є. В Україні хочуть зобов'язати реєструвати безпілотники – що пропонують нові правила. – 2017. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://techtoday.in.ua/news/v-ukrayini-hochut-zobov-yazati-reyestrivati-bezpilotniki-shho-proponuyut-novi-pravila-73845.html>.
13. Правила ввоза и пилотирования коптеров в различных странах. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://4vision.ru/national_rules.
14. Офіційний сайт Federal Aviation Administration. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.faa.gov/>.
15. Офіційний сайт Civil Aviation Safety Authority. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.casa.gov.au/>.

Грекова ЛЮ., Демченко Ю.А.

Учебно-научный институт непрерывного образования
Национального авиационного университета

К ВОПРОСУ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ В УКРАИНЕ

Аннотация

Исследован вопрос правового регулирования использования беспилотных летательных аппаратов в Украине. Предложены возможные пути их решения. Проанализировано состояние механизма управления полетами беспилотных летательных аппаратов. Указаны отличия от стран Европы, Азии и Австралии. Обоснована необходимость интеграции беспилотных летательных аппаратов к существующей системе использования воздушного пространства.

Ключевые слова: беспилотные летательные аппараты, нормативно-правовые акты, сертификация, Государственная авиационная служба Украины, регистрация.

Grekova L.Y., Demchenko Y.A.

Educational and Scientific Institute of Continuing Education,
National Aviation University

TO THE SUBJECT OF LEGAL GOVERNANCE OF THE USAGE OF UNMANNED AERIAL VEHICLES IN UKRAINE

Summary

The topic of legal regulation of usage of unmanned aerial vehicles in Ukraine has been discussed. The possible solutions were outlined. The state of governance of UAV flights was discussed. The differences from Europe, Asia and Australia were highlighted. We argued on necessity of integration of UAV to existent system of aerial space usage.

Keywords: unmanned aerial vehicles, normative legal acts, certification, State Aviation Service of Ukraine, registration.