

УДК 341.226

DOI <https://doi.org/10.32782/klj/2023.1.61>

Невара Л. М.,

кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри міжнародного, цивільного та комерційного права
Державного торговельно-економічного університету

Гарбар С.,

здобувачка вищої освіти IV курсу
спеціальності 293 Міжнародне право
Державного торговельно-економічного університету

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВИКОРИСТАННЯ БЕЗПІЛОТНИХ ЛІТАЛЬНИХ АПАРАТІВ ЦИВІЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ

Анотація. Безпілотні літальні апарати стають дедалі доступнішими, і їх використання у різних сферах господарської, наукової діяльності зростає з кожним днем. За останній період часу використання безпілотних літальних апаратів у світі стало актуальним, але, на жаль, більшість користувачів не розуміють важливості знання законодавства щодо використання цих пристроїв. В більшості, використання безпілотних літальних апаратів є не правомірним та з грубими порушеннями, що призводить до відповідних негативних наслідків. В залежності від сфер застосування змінюються набір функцій, вага, призначення – від військових сфер із конкретними місіями до цивільних. Розгалуженість сфер використання безпілотних літальних апаратів набирає обертів, що потребує удосконалення міжнародно-правової та національно-правової бази. Сфера їх застосування досить широка. Вони можуть моніторити дорожню ситуацію, як міську, так і на віддалених ділянках, вести контроль за пожежною ситуацією в лісах або за паводковими водами в регіонах, гасити пожежі, доставляти пошту і багато іншого. Вже зараз безпілотна авіація зайняла одне з головних місць в світі. Це можна пояснити тим, що при використанні безпілотних літальних апаратів не потрібні людські ресурси, а отже ніхто не піддає своє життя небезпеці. А також тим, що у них дуже широкий спектр застосування в сфері безпеки, охорони здоров'я, розваг, але най-більше використовується цей пристрій у збройних конфліктах, що викликає занепокоєння з гуманітарної, правової та інших точок зору. І все більше виникає питання правового забезпечення їх використання.

У статті досліджується міжнародно-правове регулювання використання безпілотних літальних апаратів у цивільній авіації. А також проведений порівняльний аналіз правового регулювання використання безпілотних літальних апаратів у національному законодавстві різних держав, і безпосередньо, у законодавстві України. Проаналізовано основні документи щодо використання безпілотних літальних апаратів в міжнародному праві.

Ключові слова: *безпілотний літальний апарат, дистанційно пілотоване повітряне судно, цивільна авіація, Чиказька конвенція, міжнародно-правове регулювання, національне законодавство, ІКАО.*

Nevara L. M., Harbar S. International legal regulation of the USE of civilian unmanned aerial vehicles

Abstract. Unmanned aerial vehicles are becoming more and more accessible, and their use in various areas of economic and scientific activity is growing every day. Over the past period of time, the use of unmanned aerial vehicles has become relevant in the world, but, unfortunately, most users do not understand the importance of knowing the legislation on the use of these devices. In most cases, the use of unmanned aerial vehicles is illegal and with gross violations, which leads to the corresponding negative consequences. Depending on the areas of application, the set of functions, weight, and purpose vary – from military areas with specific missions to civilian ones. The diversity of applications of unmanned aerial vehicles is gaining momentum, which requires improvement of the international and national legal framework. The scope of their application is quite broad. They can monitor the traffic situation, both in the city and in remote areas, control the fire situation in forests or waterways in the regions, extinguish fires, deliver mail, and much more. Unmanned aerial vehicles have already taken one of the leading positions in the world. This can be explained by the fact that unmanned aerial vehicles do not require human resources, and therefore no one puts their lives in danger. And also because they have a very wide range of applications in the field of security, health care, entertainment, but most of all, this device is used in armed conflicts, which is a matter of concern from the humanitarian, legal and other points of view. And the issue of legal support for their use is increasingly arising.

The article examines the international legal regulation of the use of unmanned aerial vehicles in civil aviation. A comparative analysis of the legal regulation of the use of unmanned aerial vehicles in the national legislation of various states, and in the legislation of Ukraine itself, is also made. The author analyzes the main documents on the use of unmanned aerial vehicles in international law.

Key words: *unmanned aerial vehicle, remotely piloted aircraft, civil aviation, Chicago Convention, international legal regulation, national legislation, ICAO.*

Вступ. Стрімке використання безпілотних літальних апаратів (далі – БПЛА) почалось не так давно. Всього майже 10 років тому більша половина людства навіть не знала, що таке БПЛА, а вже зараз навіть найменші жителі світу знають про ці «чудо» пристрої все – від будови до траєкторій польоту. Одним із головних факторів, що пришвидчили використання БПЛА масово людством, а не окремими спеціальними категоріями, є пандемія коронавірусу в 2019 році та збройний конфлікт в Україні. Саме така скрутна ситуація у світі різко підвищила актуальність вирішення логістичних задач в умовах надзвичайних та військових ситуацій за допомогою БПЛА. За останні роки застосування БПЛА набуло значної активності.

Актуальність цієї теми полягає в тому, що правове забезпечення використання БПЛА є не достатньо врегульованим. Правила використання БПЛА закріплено в небагатьох міжнародних конвенціях і угодах, а на національному рівні – законодавчих та нормативно-правових актах. Така ситуація не розкриває повноти правового використання пристроїв та відповідальності за їх використання не за законом.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання правового врегулювання використання безпілотних літальних апаратів на міжнародному та національному рівнях є об'єктом дослідження багатьох науковців. Цій проблематиці присвячені праці відомих науковців, таких як: Білоус В.В., Гогоняц С.Ю., Григоров О.М., Дудуш А.С., Коллер Ю.С., Пономаренко А.В., Примаєв Р.М., Проценко М.М., Резніченко О.А., Станкевич С.А., Тютюнник В.О. та ін.

Незважаючи на досить велику кількість публікацій, а також враховуючи деякі зміни в законодавстві, що відбуваються майже кожного року, питання міжнародно-правового регулювання використання безпілотних літальних апаратів потребують додаткового розгляду.

Результат дослідження. Основним документом, який регулює діяльність цивільної авіації є Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька Конвенція), підписана у 1944 році. Вона регламентує міжнародні польоти цивільних повітряних суден у міжнародному і суверенному національному повітряному просторі задля забезпечення їхньої ефективності і безпеки. Саме ця Конвенція стала основним міжнародно-правовим «рамковим» документом, який регулює використання безпілотних літальних апаратів. Наразі учасницями Чиказької конвенції є 193 держави-члени ООН.

Поняття «безпілотний повітряний літальний апарат» (далі – БПЛА) не має єдиного визначення у міжнародно-правових актах та працях дослідників. ІКАО визначає БПЛА і коротко – як повітряне судно, що функціонує без пілота на борту [1, с. 10], і більш розгорнуто – як безпілотне повітряне судно, яке виконує політ без командира повітряного судна на борту і або повністю дистанційно керується з іншого місця (із землі, борту іншого повітряного судна, космосу), або запрограмоване і повністю автономне [2, с. 42]. Це визначення було схвалено 35-ю сесією Асамблеї ІКАО в 2004 р. [3, с. 3].

У Регламенті ЄС № 2018/1139 визначено (ст. 3), що безпілотне повітряне судно – це будь-яке повітряне судно, яке експлуатується або призначене для автономної експлуатації або дистанційного керування без пілота на борту [3].

Втім, всі підходи щодо визначення поняття БПЛА, передбачають, що особа, відповідальна за управління літальним апаратом, не перебуває на борту. При цьому, як і будь-яке інше повітряне судно, БПЛА мають завжди керувати безпечно, по відношенню як до інших суден, що перебувають у повітрі, так і для людей та об'єктів (майна) на землі [4].

За Чиказькою конвенцією (ст. 8) політ БПЛА у повітряному просторі держави є мож-

ливим лише за спеціальним дозволом держави-учасниці Конвенції в районах, відкритих для польотів цивільних повітряних суден. Крім того, у Конвенції говориться про те, що БПЛА повинен використовуватись у повітряних коридорах так, щоб забезпечити безпеку цивільних авіаційних перевезень.

У Додатках до Конвенції зазначено стандарти та правила для ліцензування пілотів, операцій та льотної придатності повітряних суден. Відповідні зміни до Додатка 2 «Правила польотів» і Додатка 7 «Національні і реєстраційні знаки повітряних суден» до Чиказької конвенції 1944 р. були внесені у 2012 р. Так, у Додатку 2 зазначено, що дистанційно пілотовані повітряні судна (ДППС) експлуатуються таким чином, щоб звести до мінімуму небезпеку для осіб, майна та інших повітряних суден. Зміст цієї норми розкривається в Доповненні 4 «Дистанційно пілотовані авіаційні системи» (ДПАС) до Додатка 2. Для участі ДПАС в міжнародній аеронавігації та здійснення міжнародного польоту дистанційного пілотованого повітряного судна необхідно мати належний дозвіл з боку держави, з території якої здійснюється зліт ДППС і держави, на території якої цей політ виконуватиметься. Політ над відкритим морем вимагає узгодження з відповідним органом управління повітряним рухом. ДПАС експлуатуються згідно з умовами, визначеними державою реєстрації, державою експлуатанта і державою(ами), де буде виконуватися політ (Додатка 2) [5].

Великим кроком у правовому врегулюванні використання БПЛА була попередня нарада ІКАО по БПЛА, яка відбулася у 2006 р. На цій нараді вирішувалась роль ІКАО в розробці нормативної бази для БПЛА – лише частина вимог до використання БПЛА будуть мати статус Стандартів і Рекомендованої практики (SARPS) ІКАО. Для надання допомоги ІКАО у виконанні поставлених завдань, Комісія з повітряної навігації на 2-му засіданні своєї 175-ї сесії, що проходила у 2007 році, затвердила створення Дослідницької групи з розробки стандартів щодо використання дистанційно пілотованих авіаційних систем (ДПАС / RPAS) [6].

За декілька років була напрацьована правова база, і у 2011 році було роз'яснено

загальні принципи використання БПЛА. Загалом було зазначено, що БПЛА є авіаційними суднами, тому всі основні правові норми цивільної авіації також поширюються і на ці пристрої. Також було допрацьовано Доповнення до Чиказької конвенції і внесені зміни до неї. У них було зазначено, що БПЛА повинні бути обов'язково сертифіковані за вимогами безпеки та керуватись ліцензованим пілотом і перебувати під контролем сертифікованого оператора.

Стрімкий розвиток використання БПЛА зумовлює деяке відставання у правовому забезпеченні в багатьох країнах. Для безпечного та раціонального використання БПЛА, деякі держави розробляють власну нормативно-правову базу. У більшості держав найбільші обмеження припадають на комерційне використання БПЛА. У деяких країнах це означає, що комерційне використання повністю заборонено. Але така заборона присутня в меншій кількості держав, і більшість держав дотримуються принципу використання комерційних БПЛА на законних підставах.

За класифікацією ІКАО виділяє два види БПЛА: 1) ті, що повністю дистанційно управляються з іншого місця (з землі, борту іншого повітряного судна, космосу); 2) ті, що запрограмовані та повністю автономні. Ця класифікація безпосередньо впливає на правовий режим використання БПЛА.

У США комерційне використання БПЛА потребує спеціального сертифікату авторизації або дозволу від Федеральної авіаційної адміністрації, а використання цих пристроїв у національних парках США дозволяється з обмеженням. З березня 2016 року для польотів на американській землі власнику необхідно зареєструвати БПЛА у Федеральному управлінні авіації. Таким чином, будь-який власник БПЛА, вага якого становить від 250 г до 25 кг, зобов'язаний зареєструвати свої пристрої. Відсутність підтвердження реєстрації може призвести до штрафів або навіть кримінального переслідування.

Право на використання БПЛА у Сполученому Королівстві Великобританії та Північній Ірландії дуже схоже з правом США. Правила використання БПЛА в Об'єднаному Королівстві виокремлюються в якості керівництва

з використання БПЛА і розділені за їх розміром і призначенням. Управління цивільної авіації (САА) запровадило спеціальні правила, які застосовуються до керування БПЛА вагою менше 20 кг для відпочинку. Основними правилами є такі: керувати пристроєм особа може лише якщо цілком впевнена, що політ можна здійснити безпечно, пілот повинен підтримувати прямий візуальний контакт зі своїм БПЛА, зліт не повинен бути вище 400 футів, БПЛА не повинен літати в межах «зон обмеження польотів». Ці основні правила стосуються лише рекреаційного використання. Будь-кому, хто використовує БПЛА для «комерційних операцій», потрібен дозвіл САА на це, а також при такому використанні БПЛА потрібно дотримуватись не тільки вище згаданих правил але й спеціальних, які виконуються при комерційному використанні пристроїв [7].

У Канаді діють одні з найсуворіших законів щодо використання БПЛА. Перед початком роботи з приладом часто необхідно отримати сертифікат пілота, зареєструвати його, дотримуватись належних протоколів безпеки, а також дотримуватись законодавчих вимог для виконання конкретних операцій з безпілотними літальними апаратами. БПЛА вагою менше 250 грам не вимагають ліцензії чи реєстрації; цими пристроями можна керувати просто дотримуючись відповідних вимог безпеки. БПЛА, які важать від 250 грамів до 25 кілограмів, повинні бути зареєстровані в Transport Canada та позначені їх реєстраційним номером перед польотом. Пілоти БПЛА вагою від 250 грамів до 25 кілограмів повинні отримати свідоцтво пілота. БПЛА повинні літати нижче 400 футів у повітрі, не повинні літати поблизу місць проведення надзвичайних операцій або спеціальних заходів. У разі виконання польоту, дрони повинні бути віддалені від сторонніх осіб на відстані не менше 30 метрів по горизонталі. БПЛА не повинні літати в межах 3-х морських миль від аеропорту або 1-ї морської милі від вертодрому. Експлуатація БПЛА за межами встановлених правил і норм може призвести до штрафу від 1000 до 5000 доларів США за кожне порушення. Штраф за порушення правил польоту БПЛА, що може загрожувати

іншим літакам або людям становить від 3000 до 15 000 доларів США [8].

Французький уряд затвердив сім груп БПЛА. Кожна група має різні правила щодо використання пристрою, але також є і спільні правові норми їх використання. У травні 2012 року двома постановами Мінтрансу вперше було врегульовано використання цивільних БПЛА у повітряному просторі Франції. Використання БПЛА стало обмеженим: використання пристрою вдень може бути тільки за межами населених пунктів; пристрій повинен залишатися в межах видимості пілота на висоті менше 150 метрів від землі окрім заборонених зон (периметр навколо аеродромів, атомних електростанцій та інше), а також не повинен представляти «явного ризику заподіяння шкоди іншим». Крім цих правил, також потрібен дозвіл уповноваженого державного органу на використання БПЛА; пілоти великих БПЛА повинні пройти навчання [7].

У Японії для використання БПЛА потрібно дотримуватись наступних правил: мати спеціальний дозвіл Міністра землі, інфраструктури, транспорту та туризму; БПЛА не можуть використовуватись такими способами: 150 метрів (492 фути) над рівнем землі; поблизу аеропортів; вище густонаселених районів, визначених Міністерством внутрішніх справ і зв'язку; літати дронами можна лише вдень; пілоти БПЛА повинні підтримувати візуальну лінію видимості зі своїм апаратом під час виконання операцій; БПЛА не можуть літати в межах 30 метрів (98,4 футів) від людей або приватної власності; забороняється літати БПЛА над натовпами чи місцями, де збираються великі групи людей, наприклад, на концертах чи спортивних заходах; не можна їх використовувати для перевезення небезпечних вантажів; БПЛА не можуть скидати предмети під час польоту, навмисно чи випадково [9].

В Україні нормативно-правова база щодо використання БПЛА набуває свого розвитку та відповідає загальним засадам. Законодавчу базу використання БПЛА в Україні складають Повітряний кодекс України 2011 р., Додатки до нього, а також правила розроблені Державною авіаційною службою України. Загалом нормативно-правова база

в Україні щодо використання БПЛА не є до кінця врегульованою, і також потребує доповнень. Державною авіаційною службою України розроблені «Рекомендації власникам безпілотних літальних апаратів» та «Концепція положення та процедур по забезпеченню безпеки польотів повітряних суден авіації загального призначення, спортивних, аматорських та БПЛА» [10]. Повітряний кодекс України 2011 р. у п. 23 ч. 1 ст. 1 визначає безпілотне повітряне судно як «повітряне судно, призначене для виконання польоту без пілота на борту, керування і контроль за яким здійснюються за допомогою спеціальної станції керування, розташованої поза повітряним судном» [11]. Нормами ст. 39 Повітряного кодексу України 2011 р. і п. 2.15 Правил реєстрації цивільних повітряних суден в Україні 2012 р. встановлено вимогу щодо реєстрації БПЛА в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України. Виключення встановлені для тих БПЛА, максимальна злітна вага яких не перевищує 20 кілограмів і які використовуються для розваг та спортивної діяльності [12]. Міжнародні польоти іноземних безпілотних цивільних повітряних суден виконуються на підставі спеціального дозволу уповноваженого органу з питань цивільної авіації, що видається за погодженням з Міністерством оборони України в порядку, встановленому авіаційними правилами України – це зазначено в ч. 5 ст. 46 Повітряного кодексу України 2011 р. [11].

З 24 лютого 2022 року внаслідок повномасштабного вторгнення РФ на територію України відповідно до Закону України «Про правовий режим воєнного стану», в Україні введено режим воєнного стану. З 24 лютого 2022 року закрито повітряний простір України для цивільних користувачів повітряного простору, включаючи й безпілотні повітряні літальні апарати (БПЛА) [13].

Рішення щодо можливості використання повітряного простору безпілотними повітряними суднами в конкретній області ухвалює

Генеральний штаб Збройних Сил України. Для можливості забезпечення належного використання безпілотних повітряних суден у сільському господарстві, суб'єктам господарювання необхідно звернутися до відповідної обласної військової адміністрації на предмет можливості використання на конкретній території (у районі) безпілотних повітряних суден [14].

Висновки. Отже, виходячи з вищезазначеного, можна зробити висновок, що БПЛА – це літальний апарат, який не потребує фізичної присутності пілота на борту, і контролюється за допомогою дистанційного керування.

Основним «рамковим» документом, який регулює використання БПЛА є Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька Конвенція), підписана у 1944 році, а також Стандарти та Рекомендована практика ІКАО. Для того щоб використання БПЛА було безпечне та раціональне, держави створюють власну нормативно-правову базу щодо їх використання. Внутрішнє законодавство різних держав має спільні риси, а саме: майже у кожній державі власник повинен мати реєстрацію на використання БПЛА, а пілот – свідоцтво про право на використання. Правила використання БПЛА часто залежать від типу самого пристрою, адже для різних видів БПЛА застосовується відповідний правовий режим. Зміни у міжнародному і національних законодавствах щодо використання БПЛА – це динамічний процес, який буде вдосконалюватись з розвитком БПЛА.

З точки зору законодавчого процесу, регулювання використання БПЛА та перші запроваджені правила щодо їх використання були прогресивними, оскільки вони заповнили прогалину в регулюванні використання БПЛА. Але міжнародні, національні законодавчі та галузеві нормативні акти потребують доповнення та змін. Однак, порівнюючи законодавство різних держав світу, можна зазначити, що правова база щодо використання БПЛА кожного року набуває прогресивного розвитку та удосконалення.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ:

1. ICAO Cir 328, Unmanned Aircraft Systems (UAS). International Civil Aviation Organization. 2011. 54 p.
2. Convention Commercial Aviation (Inter-American), signed at Havana February 20, 1928. The Department of State. 1928. 12 p.

3. Regulation (EU) No 2018/1139 of the European Parliament and of the Council of 4 July 2018 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency. Official Journal. 22.8.2018. L 212. P. 1–122.
4. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. Чикаго: ІКАО, 1944. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text
5. Опис додатків до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. // Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО). 2006. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_655#Text
6. Manual on remotely piloted aircraft systems (RPAS) / Doc. 10019/AN 507. 1-ed. Canada, Montreal: ICAO, 2015. 190 p.
7. Tice, Brian P. (Spring 1991). «Unmanned Aerial Vehicles – The Force Multiplier of the 1990s». *Airpower Journal*. Archived from the original on 24 July 2009. Retrieved 6 June 2013. URL: <https://web.archive.org/web/20090724015052/http://www.airpower.maxwell.af.mil/airchronicles/apj/apj91/spr91/4spr91.htm>
8. Flying your drone safely and legally. // Transport Canada. 2020. URL: <https://tc.canada.ca/en/aviation/drone-safety/learn-rules-you-fly-your-drone/flying-your-drone-safely-legally>
9. Jean-Michel Normand. Drones de loisirs: de nouvelles règles à partir du 1er janvier // Jean-Michel Normand. 2021 URL: https://www.lemonde.fr/pixels/article/2020/12/23/a-partir-du-1er-janvier-de-nouvelles-regles-pour-les-drones-de-loisir_6064352_4408996.html
10. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України»: Наказ Державіаслужби України та Міністерства Оборони України від 01 травня 2018 р. № 430/210. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1056-18>
11. Повітряний кодекс України № 3393-VI від 19.05.2011 р. Відомості Верховної Ради України. 2011. № 48-49. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17ю>
12. 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. 330 с.
13. Закон України від 12.05.2015 № 389-VIII «Про правовий режим воєнного стану». 2015. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text>
14. Порядок використання цивільних повітряних дронів (безпілотників) від 20 вересня 2022. URL: <https://wiki.legalaid.gov.ua>