

права України [2, с. 36].

Як висновок можна стверджувати, що повітряне право – це сукупність норм права, якими регулюються відносини у сфері використання повітряного простору та діяльності авіації. Основу цього права становлять норми, закріплені в Повітряному кодексі України. У загальному вигляді поняття повітряного права України являє собою систему правових норм, що регулюють суспільні відносини у сфері охорони і використання повітряного простору держави.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.
2. Скакун О. Ф. Теорія права і держави: підруч. / О. Ф. Скакун ; Харк. нац. ун-т внутр. справ. – К.: Правова єдність, 2011. – 524 с.
3. Повітряне право України: навч. посіб. / за заг. ред. В. В. Костицького. – Дрогобич: Коло, 2011. – 552 с.

УДК 347.82(447)(043.2)

Мірошніченко В. Р., студент,
Навчально-науковий інститут Аеронавігації,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Макеєва О. М., к.ю.н.

СТАНОВЛЕННЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЇ ОСНОВИ БЕЗПІЛОТНИХ ЛІТАЛЬНИХ АПАРАТІВ

Проблема становлення законодавства щодо безпілотних літальних апаратів (БПЛА) та визначення їх правового статусу стає все актуальнішою у зв'язку із зростанням їх кількості. Використання безпілотних літальних апаратів, як і будь-який вид діяльності, що може бути потенційно небезпечним, вочевидь, повинно мати певні юридичні підстави. Сьогодні не лише в Україні, а й в інших країнах законодавче регулювання діяльності, пов'язаної із застосуванням БПЛА, знаходиться на етапі становлення.

У Повітряному кодексі України визначається, що безпілотне повітряне судно – повітряне судно, 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].

Серед користувачів повітряного простору Повітряний кодекс України вперше врегульовує рух безпілотних літальних апаратів (БПЛА), сфера використання яких постійно збільшується. За останні роки задачі, що

вирішуються БПЛА, істотно розширилися: це й радіоелектронний вплив, можливість брати участь в «психологічних війнах», ударні акти, придушення ворожої ППО, використання у боротьбі з наркотрафіками, здійснення пошуково-рятувальних робіт, у метеорології, організації зв'язку та ретрансляції, моніторингу території та акваторії, великих промислових підприємств та залізниць, портів, трубопроводів, ліній електропередач тощо. Отже, вже широко поширена думка, що створення нових високоефективних безпілотних комплексів і розширення спектру завдань приведе до формування нового виду авіації — безпіотної [2].

Згідно з наказом Міністерства інфраструктури України від 25.10.2012 «Про затвердження Авіаційних правил України, Частина 47 «Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні 2.15.» у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України не підлягають реєстрації: повітряні судна, зліт яких здійснюється за допомогою ніг пілота (дельтаплани, мотodelьтаплани, парашани, мотопарашани тощо); метеорологічні радіозонди та кулі-пілоти, що використовуються виключно для метеорологічних потреб; безпілотні некеровані аеростати без корисного вантажу; безпілотні повітряні судна, максимальна злітна вага яких не перевищує 20 кілограмів і які використовуються для розваг та спортивної діяльності [3].

Можна сказати, що на цей процес впливають два протилежні прагнення: «максимально заборонити» задля безпеки та «максимально дозволити» – задля розвитку. У якості прикладу є сенс розглянути досвід інших країн. Флагманом у цій сфері, беззаперечно, є Сполучені Штати Америки. Повітряне судно має право на реєстрацію в цій країні, тільки якщо воно належить: громадянину Сполучених Штатів; фізичній особі громадянину іноземної держави, що на законних підставах має дозвіл на постійне проживання; корпорації (не є громадянином США), що діє на законних підставах відповідно до законодавства Сполучених Штатів, до тих пір, поки БПЛА базується і, в основному, використовується в США; урядовому підрозділу Сполучених Штатів. Також повітряне судно не є зареєстрованим відповідно до законодавства будь-якої іншої держави. Коли товариство з обмеженою відповідальністю є заявником для реєстрації БПЛА воно також повинно надати інформацію про свою організацію, аналогічно до громадянина США для реєстрації повітряних суден [4].

Відповідно до наказу Міноборони України «Про затвердження Правил польотів державної авіації в повітряному просторі України» від 09.12.2015 державні повітряні судна (ПС) діляться на пілотовані та безпілотні. Пілотовані ПС – ПС, керування якими здійснюється льотчиком, (пілотом, екіпажем). Безпілотні ПС – безпілотні літальні апарати (далі – БПЛА) – ПС, керування польотом яких і контроль за якими здійснюється

дистанційно за допомогою станції зовнішнього пілота (оператора) БПЛА, розташованої поза ПС (дистанційно кероване ПС), або ПС, що здійснюють польоти автономно за відповідною програмою. Зовнішній пілот (оператор) БПЛА – особа, яка управляє БПЛА протягом польотного часу [5].

Отже, використання безпілотних літальних апаратів, як і будь-який вид діяльності, що може бути потенційно небезпечним, вочевидь, повинне мати певні юридичні підстави. Однак, зміна законодавства – досить інертний, повільний процес, який не встигає за стрімким розвитком технологій. Отже, сьогодні не лише в Україні, а й в інших країнах законодавче регулювання діяльності, пов'язаної із застосуванням БПЛА, знаходиться на етапі становлення. БПЛА стають все популярнішими, сфери їх застосування розширюються щоденно, тому адекватним рішенням для України буде перейняти досвід країн з найбільшим досвідом у цьому питанні. Ця система має ряд недоліків, що, очевидно, будуть усунені у майбутньому. Для впровадження аналогічного апарату контролю за БПЛА є реформування законодавства про БПЛА та його систематизація.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 13. – Ст. 23.
2. Боярська З. І. Використання повітряного простору безпілотними літальними апаратами / З. І. Боярська [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/14577/1/Боярська%20З.І..pdf>
3. Про затвердження Авіаційних правил України: наказ Міністерства інфраструктури від 25.10.2012 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/uploads/documents/8607.pdf>
4. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.faa.gov/licenses_certificates/aircraft_certification/aircraft_registry/ua/
5. Законодавство України (станом на 28.10.2016) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z1622-15>

УДК 629.73(477)(043.2)

Момотюк В. О., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Пильгун Н. В., к.ю.н., доцент

ПОТЕНЦІАЛ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ В УКРАЇНІ

Україна має свою багату історію розвитку вітчизняної авіації. Десятиріччя за десятиріччям складалась авіаційна спадщина, отримана