

11. Кінащук Л. Л. Страхування: теорія і практика проведення: монографія / Л. Л. Кінащук. – К.: Атіка, 2004. – 145 с.

УДК 629.735.05:629.7.(043.2)

Зуєва В. О., к.п.н., доцент,
Куліш А. В., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ОКРЕМІ ПРОБЛЕМИ НОРМАТИВНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БПЛА

Враховуючи сучасний рівень розвитку техніки, найкраще із завданнями розвідки і коректування вогню справляються такі технічні пристрої, як безпілотні літальні апарати (БПЛА) або, як їх ще називають – дрони. Вони дозволяють швидко і без ризику для особового складу надавати оперативну інформацію з місця ведення бойових дій.

Сьогодні спостерігається значна кількість розробників і ентузіастів, які працюють над створенням і виробництвом БПЛА, призначених переважно для військових потреб. Власне, враховуючи те, що відбувається зараз у державі, такий інтерес до їх виробництва не випадковий. Він ставить нові завдання перед українськими авіаційними підприємствами. Зокрема, відомо, що працівники ДП Антонов заявили про можливе відновлення розробки і надалі випуску безпілотників.

Але таке активне зростання попиту на безпілотні літальні апарати породжує в свою чергу певне коло проблем. Серед найбільш актуальних:

- законодавче врегулювання виробництва таких апаратів;
- окремі аспекти їхньої сертифікації та ліцензування;
- надання прав щодо можливості їх застосування та інші.

Така ситуація не дивна, оскільки зрозуміло, що подібні пристрої можуть нести не тільки користь, а й виступати джерелом виникнення нових загроз.

Прикладом, що демонструє небезпечність безпілотних апаратів, може стати ситуація, яка нещодавно мала місце у Великобританії. Дрон, який летів, ледь не врізався в літак під час заходження на посадку. Окрім наведеного випадку сучасний світ знає багато різних історій пов'язаних з БПЛА. Широке розповсюдження цих пристроїв на фоні майже повної відсутності правового регулювання може становити суттєву загрозу як для сучасної авіації, так і для суспільної безпеки загалом.

Світова авіаційна громадськість відчула потребу в необхідних діях в галузі регулювання і забезпечення авіаційної безпеки. Через відсутність законодавчої бази правового регулювання з БПЛА дуже складно

контролювати і відслідковувати обіг техніки цього типу. Це несе потенційну загрозу, оскільки в подальшому буде дуже важко знайти винуватця авіаційного інциденту, у випадку заподіяння шкоди третій стороні.

Як свідчить дійсність, БПЛА – це той тип реальності, який неможливо заборонити правовими нормами. Однак слід використовувати світовий досвід, що напрацьовано з регулювання та обмеження розповсюдження новітніх технологій воєнного та подвійного призначення. Наприклад, застосовувати для правового регулювання БПЛА режим контролю над ракетними технологіями.

Враховуючи вищевикладене, вважаємо, що доцільно не вносити доповнення і зміни в існуючі нормативно-правові документи, а розробити окремий. Такий, щоб формував для безпілотної авіації документи у вигляді положення про обіг та експлуатацію безпілотних літальних апаратів, що включало б відповідні авіаційні правила використання безпілотних повітряних суден в інтересах міністерств і відомств України.

В положення про обіг та експлуатацію безпілотних літальних апаратів рекомендуємо включити наступне:

— польоти БПЛА мають здійснюватися у виділеному повітряному просторі, вільному від польотів інших повітряних суден, крім випадків спільного виконання завдань (супровід БПЛА пілотованим повітряним судном, застосування БЛА в якості повітряної мішені та ін.);

— для польотів БПЛА в повітряному просторі можуть встановлюватися маршрути польотів, райони польотів безпілотних повітряних суден, а також можуть використовуватися райони аеродромів, полігонів, авіаційних робіт, спеціальні зони польотів (за умови внесення змін у правила використання повітряного простору України та забезпеченні безпеки польотів).

Отже, авіаційному керівництву варто серйозно задуматися про необхідність спільно з виробниками та профільними асоціаціями приділити увагу питанням розробки проекту положення про обіг та експлуатацію безпілотних літальних апаратів. Крім того, необхідно розробити та ряд інших життєво необхідних нормативних документів, що регламентують класифікацію, ліцензування, реєстрацію, облік і виробництво цієї техніки.

Даний крок дозволить підвищити безпеку польотів цивільної авіації та упорядкувати сферу виробництва і обігу безпілотної техніки. Як наслідок – підвищиться рівень безпеки в авіації і буде встановлене державне регулювання в цьому напрямку авіаційної галузі.

Література

1. Долинце Б. Проблемы нормативно-правового обеспечения БПЛА / Б. Долинце [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://avia.biz.ua/news/editors-column/11805-problemy-normativno-pravovogo-obespecheniya-bpla/>

2. Паниев Ю. Дронами-убийцями займеться ООН. Применение беспилотников требует международного правового регулирования / Ю. Паниев [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.centrasia.ru/news2.php?st=1345525500>

УДК 65.014.45:629 (043.2)

Зуєва В. О., к.п.н., доцент,
Онуфрієнко Г. О., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Сьогодні авіаційна галузь залишається стратегічно важливою для України і є однією з базових галузей економіки держави. Однак, слід зазначити, що за нинішніх часів вітчизняна авіація переживає досить складні часи. На відміну від попередніх років, у зв'язку зі складною військово-політичною ситуацією значно знизився пасажиропотік, що неодмінно позначилося на роботі аеропортів і авіакомпаній. Крім того, був втрачений доступ до аеропортів на Кримському півострові, а два аеропорти в Луганську і Донецьку повністю знищені.

На даний момент склалася низка проблем розвитку авіаційної галузі, а саме:

1. Різке падіння пасажиропотоку та платоспроможності населення.

2. Варто зазначити також, що попередній чинник не отримав би такого значного впливу, якби не відбулася девальвація національної валюти та не спостерігалися валютні скачки.

3. Також на розвиток кризи вплинуло те, що країна зазнала значного впливу зі сторони Росії. Між країнами розпочалася зовнішньоекономічна війна, що спричинило закриття для польотів повітряного простору між Україною та Росією. Це призвело до додаткових витрат для обльоту даних територій.

Зазначене змусило авіапідприємства, яких було дуже сильно орієнтовно на ринок і виробництво РФ, шукати нові ринки збуту. Наприклад, такий гігант українського авіабудування, як держпідприємство «Антонов», почало шукати шляхи кооперації та пропонувати надання своїх послуг для країн ЄС і НАТО. Зазначені кроки дозволять зберегти підприємство на плаву в найближчому майбутньому.

4. Слаборозвинена інфраструктура регіональних та міжнародних аеропортів країни.

5. Проблеми, пов'язані з безпекою польотів.