

Юрченко М.В.,
аспірант,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОЇ ОСНОВИ БЕЗПІЛОТНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ

Безпілотні авіаційні комплекси з кожним роком займають все більше місце, як у військовій, так і цивільній сфері. На початок поточного сторіччя більше 50 фірм в різних країнах розробляли і випускали безпілотні літальні апарати (БПЛА) більше 150 типів. В даний час актуальні майже 300 проектів безпілотних систем, як військового, так і цивільного призначення [1, с.111].

Створенням дослідних зразків безпілотної авіаційної техніки в Україні займаються деякі приватні фірми, науково-виробничі центри при технічних вузах, а також окремі творчі колективи. Однак діяльність розробників БПЛА в Україні носить стихійний, нескоординований характер, відсутня державна програма з розробки та впровадження безпілотних авіаційних комплексів. Розробники БПЛА відірвані від реальних потреб платоспроможного споживача послуг, а також від структур, що займаються забезпеченням національної безпеки держави. Подальше ігнорування з боку державних органів даної тематики може призвести до катастрофічного відставання України від світових лідерів з виробництва безпілотних авіаційних комплексів.

Найбільш широко комплекси БПЛА розробляються на Заході (США, Ізраїль). При цьому спостерігається тенденція збільшення сегмента безпілотної авіації і в країнах Близького Сходу, Південно-Східної Азії, перш за все власної розробки. Поки що технологічний рівень цих розробок відстає від світових лідерів, однак ці БПЛА вже дозволяють вирішувати основні завдання як військового, так і цивільного призначень. На думку експертів, безпілотна авіація найближчим часом почне домінувати над пілотованою, особливо у військовій сфері. По мірі успішного освоєння військових завдань і збільшення надійності безпілотної техніки з'явилася можливість застосування БПЛА для цивільних цілей. В даний час в розвинених країнах відбувається процес активного впровадження автоматичних комплексів авіаційних цивільного призначення. Першими комплекси БПЛА на озброєння взяли поліцейські, прикордонні та рятувальні підрозділи. Все більш актуальними стають задачі впровадження цього типу техніки в паливно-енергетичний комплекс. В даний час Україна ек-

плуатує комплекси БПЛА військового призначення радянського виробництва. При цьому дані комплекси вже відстають від сучасних зразків подібної техніки і потребують заміни чи дорогого ремонту і модернізації. Назріла необхідність розробки державної програми і концепції розвитку та впровадження безпілотної авіаційної техніки в Україні. Новий Повітряний кодекс України дає таке визначення безпілотного повітряного судна: "це – 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" [2, ст.1, п.23]. Сьогодні в Україні впроваджується "Стратегія розвитку вітчизняної авіаційної промисловості та цивільної авіації на період до 2020 року", затверджена Кабінетом Міністрів 27.12.2008 р.[3]. Ця Стратегія визначає концептуальні положення формування та реалізації державної політики у сфері розробки, виготовлення, продажу та післяпродажного обслуговування авіаційної техніки. В першу чергу, мова йде про збільшення обсягів розроблення та виготовлення авіаційної техніки за такими напрямками як літакобудування, авіадвигунобудування, бортове радіоелектронне устаткування, орієнтоване на використання супутникових систем зв'язку та навігації, легкі і надлегкі літальні апарати, вертольотобудування та безпілотні літальні апарати. При розробці державної програми розвитку і впровадження безпілотної авіаційної техніки в Україні необхідно виділити 2 основні напрямки: військовий та цивільний. В Україні ринок послуг із застосуванням БПЛА цивільного призначення досі не сформований. Відсутні чітко сформульовані тактико-технічні вимоги до БПЛА від реальних споживачів послуг. В Україні відсутня затверджена законодавча і нормативна база для проектування, виробництва, експлуатації та сертифікації безпілотної техніки. Чітко не визначені потреби галузей економіки України у БПЛА, недостатнє фінансування перспективних НДР по створенню БПЛА. Найбільш суттєвою є проблема забезпечення передачі інформації по каналах зв'язку між літальним апаратом і наземним пунктом управління в необхідній кількості, із заданою швидкістю і без спотворення в умовах штучних і природних перешкод. Для БПЛА цивільного призначення залишається відкритим питання надійності і безпеки експлуатації авіаційної техніки без людини на борту і інтеграції БПЛА в існуючі системи управління повітряним рухом. Для вирішення описаних вище проблем необхідно виділити пріоритети створення і розвитку безпілотних авіаційних технологій громадянського призначення в Україні і, в першу чергу, розробити законодавчу базу даної проблеми: розробити і затвердити Норми льотної придатності БПЛА, правила і методи сертифікації БПЛА, правила експлуатації БПЛА.

При реалізації наведених принципів Україна зможе подолати відставання від передових країн світу у галузі створення безпілотних авіаційних комплексів різного призначення і на рівних конкурувати на світовому ринку подібних технологій.

Література

1. Гребеников А.Г., Мяслица А.К., Парфенюк В.В., Парфенюк О.И. Проблемы создания беспилотных комплексов в Украине. /Открытые информационные и компьютерные интегрированные технологии.– 2009.– № 42.– С.111–119.
2. Повітряний Кодекс України. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 48-49, ст.536.
3. Стратегія розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року. Схвалено Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2008 р. № 1656-р [Електронний ресурс].– Режим доступу: http://www.uazakon.com/documents/date_3w/pg_gnuwsw.htm

РОЗДІЛ 3

КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВА ОХОРОНА БЕЗПЕКИ ЛЮДИНИ НА ТРАНСПОРТІ

ВСТУП

Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту представляють для людини велику загрозу. Адже експлуатація транспорту з порушеннями нормативно визначеного порядку, його функціонування може призводити до загибелі людини, настання для неї інших тяжких наслідків, погіршення середовища її проживання тощо.

Проблема безпечної експлуатації транспорту багатогранна. Її вирішення вимагає вжиття різноманітних заходів – технічних, організаційних, кадрових, матеріальних, правових та ін. Важливе місце серед них займає кримінально-правове забезпечення охорони безпеки руху та експлуатації транспорту. Таке забезпечення передбачено в XI розділі "Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту" Особливої частини Кримінального кодексу України.

Стан кримінально-правової охорони безпеки руху та експлуатації транспорту, в цілому, задовольняє потреби практики. І застосування слідчими та судами норм про відповідальність за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту є підтвердженням цього. Таке застосування, на жаль, є досить частим, а кількість засуджених в Україні за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту (ст.276-292 КК України) – значним.

Дослідження злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту вимагає, насамперед, з'ясування їх родового та безпосереднього об'єктів. Це, перш за все, дає можливість показати зміст безпеки руху та експлуатації транспорту. Необхідним є і окреслення предмета цих злочинів. Розкриття його змісту сприятиме, зокрема, правильному розумінню тієї чи іншої кримінально-правової заборони. Крім того, предмет злочину дозволить класифікувати злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту. В свою чергу, така класифікація сприятиме викладенню в логічній послідовності кримінально-правової характеристики складів цих злочинів. Важливе місце в роботі секції присвячено виявленню проблемних положень відповідальності за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту. В цілому, дослідження спрямовані на висвітлення стану кримінально-правової охорони безпеки руху та експлуатації транспорту.