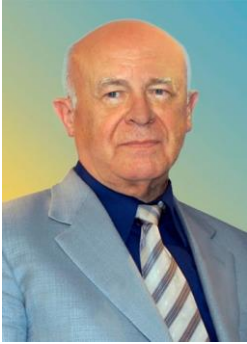




КРИМІНОЛОГІЧНА БЕЗПЕКА У МІЖДИСЦИПЛІНАРНІЙ ОПТИЦІ

УДК 342.95+351.741]:629.73

DOI: <https://doi.org/10.32631/vca.2024.1.28>



Олександр Маркович БАНДУРКА,
доктор юридичних наук, професор, академік
Національної академії правових наук України,
заслужений юрист України
(Національна академія правових наук України,
м. Київ)

Сергій Миколайович НАУМЕНКО
(Департамент авіаційної безпеки
Міністерства внутрішніх справ України, м. Київ)



Тихін Віталійович ШЕВЧЕНКО,
кандидат юридичних наук, доцент
(Харківський національний університет внутрішніх
справ, м. Харків)

НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЕКСПЛУАТАЦІЇ БЕЗПІЛОТНИХ АВІАЦІЙНИХ КОМПЛЕКСІВ ПРИ ВИКОНАННІ ЗАВДАНЬ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ

У статті наданий аналіз нормативно-правової бази, що регламентує застосування та використання безпілотних повітряних суден, безпілотних

літальних апаратів та безпілотних авіаційних комплексів та надана оцінка правового забезпечення експлуатації безпілотних авіаційних комплексів при виконанні завдань, що покладені на Національну поліцію України. Наведені статистичні дані зростання галузі використання безпілотних авіаційних комплексів у світі, опрацьовані сучасні тенденції та вектори розвитку даної галузі в Україні. У статті окреслена ретроспектива державного регулювання нових галузей та, на їх прикладі, окреслені перспективи нормативно-правового регулювання застосування та використання безпілотних авіаційних комплексів в Україні в цілому, та при виконанні завдань Національної поліції України – безпосередньо. Розглянуто сучасний стан нормативно-правового забезпечення та способи державного регулювання експлуатації безпілотних авіаційних комплексів, порядок реєстрації безпілотних повітряних суден та отримання документів, що дають право пілотувати безпілотні літальні апарати. Okремо проаналізовані нормативні акти, що регламентують застосування та використання безпілотних авіаційних комплексів при виконанні завдань Національної поліції. Розглянуті вимоги до зовнішніх пілотів безпілотних авіаційних комплексів, надана оцінка комплексу вмінь та навичок, якими повинен володіти зовнішній пілот, а також способам отримання документів, що підтверджують статус зовнішнього пілота та вимоги державної авіації щодо організації та проведення польотів, а також підготовки відповідної документації та надані відповідні висновки. Розглянутий порядок бронювання повітряного простору та отримання дозволу на проведення польоту. Надані змістовні висновки, сформовані рекомендації та напрямки подальших досліджень та нормативно-правового забезпечення використання БПАК Національною поліцією України.

Ключові слова. БПЛА, Національна поліція, нормативно-правове регулювання, експлуатація, безпілотна авіація.

Постановка проблеми. Використання безпілотних повітряних суден (БПС) та безпілотних авіаційних комплексів (БПАК) в сучасному світі набуває стрімко зростаючої популярності. Зростаючий попит на БПС обумовлений їхньою універсальністю, високою точністю збору даних та різноманітністю застосувань, що відкриває нові можливості для вирішення завдань різної складності. Нормативно-правове регулювання стає стратегічним фактором у підтримці цього технологічного розвитку в Україні, забезпечуючи пріоритетні напрямки розвитку та доступність цих інновацій для різних сфер діяльності людини.

Широкомасштабна агресія росії проти України прискорила процеси інтеграції БПС, надавши можливість практикам застосувати усі надбання в сфері використання та застосування БПС, а теоретичній науці – аналізувати та опрацьовувати отримані результати. Таким чином, понад двох років ведення активних бойових дій можна спостерігати появу, адаптацію та зміну векторів застосування та використання БПАК на підставі чого можна

провести певний аналіз як усієї галузі, так і окремих результатів та тенденцій.

Констатуємо очевидне – сфера використання та застосування безпілотних повітряних суден довела свою ефективність у кожному із аспектів та сфер застосування, без винятків. Доступна ціна, розгалужена система виробництва, постачання, адаптивна система програмного забезпечення, зробили застосування БПАК, у будь-якій сфері економіки України, доступними та ефективними, а особливо в умовах дії правового режиму воєнного стану, в якому знаходиться Україна.

Зі зростанням попиту на безпілотні повітряні судна та їх повсякденним використанням в різних галузях господарства, виникає необхідність в державному регулюванні цих процесів для забезпечення ефективного та безпечного впровадження сучасних технологій у сфері безпілотної авіації. Зокрема, враховуючи ризики правопорушень та можливості нанесення шкоди при використанні БПЛА, важливо встановлювати чіткі правила та стандарти використання цих апаратів. Державне регулювання має спрямовуватися на швидке реагування щодо порушення, упорядкування правил експлуатації, а також реагування на події, що можуть виникнути під час використання та застосування БПС. Такий підхід дозволяє збалансувати потреби галузей, що користуються БПС, та забезпечити адекватний контроль за діяльністю всіх суб'єктів безпілотної авіації для запобігання можливих правопорушень чи негативних наслідків.

Національна поліція України як центральний орган виконавчої влади застосовує та використовує безпілотні повітряні судна при виконанні завдань, визначених у законі про Національну поліцію. Варто зауважити, що законодавець визначив порядок використання БПС, БПЛА та БПАК та закріпив їх у відповідних документах. У даній статті нами розглянуто, проаналізовано та надано висновки що до даного порядку, проаналізовані норми, що регламентують порядок застосування БПС, БПЛА та БПАК які забезпечують законне використання та застосування даних апаратів та легалізацію, у тому числі і у судовому порядку, отриманих за допомогою них даних.

З метою якісного викладення матеріалу та використання і розуміння нормативної бази необхідно визначити термінологічні поняття. Законодавець надає декілька трактувань безпілотних літальних авіаційних систем. В даній статті роботі та далі буде використовуватися визначення, зазначене у наказі Міністерства оборони № 401 від 10.08.2018. **Безпілотний авіаційний комплекс** (безпілотна авіаційна система) (далі – БпАК) – *безпілотне повітряне судно, пов'язані з ним пункти дистанційного пілотування (станції наземного керування), необхідні лінії керування і контролю та інші елементи, зазначені у затвердженому проекті типу БпАК. БпАК може включати декілька безпілотних ПС.*¹ Дане визначення, на думку

¹ Про затвердження Правил технічної експлуатації безпілотних авіаційних комплексів I класу

авторів, є таким, що максимально розкриває мету, завдання, принципи застосування зазначеної техніки, а також описує способи використання та надає максимально широку характеристику.

Законодавець в нормативних актах закріпив та визначив умови та межі застосування, використання, а також окреслив порядок допуску до експлуатації БПАК та межі законності такої експлуатації. Відповідно до положень Повітряного кодексу України державним регулятором у сфері використання безпілотників виступає Міністерство оборони України та його підрозділи, а нормативно-правове забезпечення експлуатації БПАК орієнтовано на підрозділи Міністерства оборони України без урахування будь-якої специфіки роботи Національної поліції.

Поліцейські, які мають необхідність застосувати БПАК які є частиною державної авіації, повинні чітко дотримуватись вимог визначеного законодавства. Порядок та процедура експлуатації безпілотних систем, від проходження навчання до отримання дозволу на безпосередній виліт, має значну кількість вимог, що передбачені наказами МО, та не враховують взагалі особливості завдань, що покладені на Національну поліцію України, методи та способи їх виконання, особливості проведення слідчих розшукових дій, особливості використання та застосування малої безпілотної авіації в Національній поліції України, тощо. У свою чергу, Національна поліція у своєму активі має лише один нормативно правовий акт, наказ МВС від 18.12.2018 № 1026, який, нажаль, окреслює лише окреме питання застосування БПАК у Національній поліції¹, яке стосується фото-, кінозйомки і відеозапису.

Відповідно до визначеної парадигми отримання законного для поліції способу експлуатації БПАК ускладнює, а інколи і унеможлиблює, застосування чи використання поліцейськими відповідних технічних засобів, що зводить, фактично, нанівець усі переваги застосування безпілотних авіаційних комплексів під час виконання завдань поліції.

Слід виділити наступні, найбільш актуальні, проблеми:

По-перше, відкриття допуску до польотів БПАК ідентичне з допуском до керування, наприклад, гелікоптером. Відповідно у такому випадку взагалі не враховується специфіка застосування та використання безпілотних авіаційних комплексів, зокрема способи зльоту-посадки, керування, відсутність пілота на борту, тощо, а визначений законодавством набір знань, якими повинен володіти пілот значно виходить за рамки необхідного мінімуму для БПАК та більше характеризується необхідністю для екіпажів пілотованої авіації.

По-друге, способи отримання дозволу на польоти, що визначає законодавець, зокрема необхідність бронювання повітряного простору за 7

державної авіації України, Наказ міністерства Оборони України від 10.08.2018 № 401. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1062-18#Text>.

¹ Про затвердження Інструкції із застосування органами та підрозділами поліції технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису : Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 18.12.2018 № 1026. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0028-19#Text>.

днів унеможлиблює оперативне застосування БПАК у випадках оперативної необхідності, наприклад, огляду місця події або використання БПАК при проведенні поліцейських чи поліцейських-спеціальних операцій.

Відповідний порядок речей потребує детального аналізу та формування пропозицій до чинного законодавства з метою оптимізації сфери експлуатації БПАК Національною поліцією України.

Наукова новизна дослідження полягає у комплексному та всебічному аналізі існуючої нормативно-правової бази, яка регламентує експлуатацію БПАК Національної поліції України станом на 2024 рік.

Питанню застосування БПАК при виконанні завдань Національною поліцією України у науковій спільноті приділяється недостатня увага. Розглядалися лише загально-теоретичні питання застосування та використання безпілотників в роботі правоохоронних органів України та світу (Мовчан А.В., Мовчан М.А.), перспективи розвитку та використання (Бакутін Є.І.), так і аналітичні праці з аналізу використання БПЛА у роботі Національної поліції України (Шевченко Т.В., Власенко І.В., Котелюх М.О.). Надавалися методичні рекомендації із застосування БПЛА у роботі Національної поліції України (Шатрава С.О., Джафарова О.В., Кріцак І.В., Денишук Д. Є., Погорілець О.В., Яковлев Р.П.).

Практична значимість характеризується:

- у правозастосовній сфері – комплексним аналізом нормативно-правової бази, що регламентує експлуатацію БПАК Національною поліцією України та надання висновку щодо фактичного стану та наявних прогалин у чинному законодавстві.

- у сфері діяльності підрозділів поліції – аналізом ефективного застосування норм права з метою забезпечення законності застосування та використання БПАК при виконанні завдань Національної поліції України.

- у науковій сфері – визначенням векторів подальшого розвитку нормативно-правового забезпечення експлуатації БПАК Національною поліцією України.

- у навчальній сфері – аналізом нормативно правової бази на відповідність завданням Національної поліції України та вимогам до пілотів БПАК.

Виклад основного матеріалу. За даними щорічної доповіді від міжнародної організації DRONE INDUSTRY INSIGHTS, яка збирає, оброблює та формує статистику із застосування БПЛА, зазначено, що капіталізація ринку БПАК у світі станом на 2023 рік складає 1,676 мільярди доларів, та буде зростати не менш ніж на 14,5% відсотків до 2025 року, у всіх регіонах світу без виключень. Варто зазначити, що серед напрямків застосування та використання БПАК сформована та обґрунтована окрема категорія – БПАК сил правопорядку¹.

¹ Drone industry insights. URL: <https://droneii.com>.

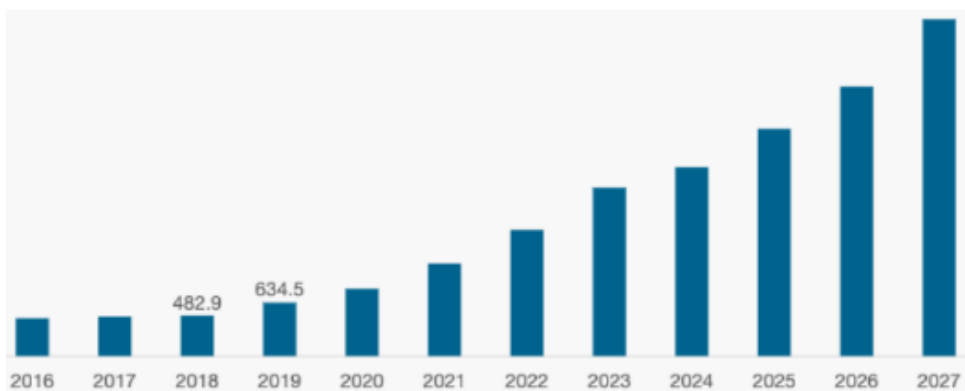


Рисунок 1. Прогноз зростання ринку БПЛА у США, що повинен зрости з 634.5 млн доларів США у 2019 до 7.11 млрд у 2027 році. (Fortune Business Insight, 2023).

Використання та застосування БПАК стрімко входить до цивільного життя українців та все помітніше стає в трансформації суспільства. Так, в Полтавській області, в рамках викладання дисципліни «Захист України» у закладах освіти учні навчатимуться тактичній медицині, мінній безпеці, орієнтуватися на місцевості та керувати БПЛА¹. У свою чергу, міністр цифрової трансформації України Михайло Федоров у своєму телеграм-каналі заявив, що у професійно-технічних училищах України можна буде вивчитись на оператора цивільних дронів. «Цього року в 7 профтехмах у Львівській, Дніпропетровській, Київській, Кіровоградській, Миколаївській, Сумській і Чернігівській областях можна буде вивчитись на оператора цивільних дронів» - зазначив Міністр².

Застосуванню БПАК в умовах ведення бойових дій приділена центральна увага. У своєму інтерв'ю журналу The Economist колишній очільник Генерального Штабу Збройних сил України Валерій Залужний зазначав, що використання БПЛА з обох сторін призвело до патової ситуації. «Справа в тому, що ми бачимо все, що робить ворог, і вони бачать все, що робимо ми. Щоб вийти з глухого кута, нам потрібне щось нове, як-от порох, який винайшли китайці і яким ми досі вбиваємо один одного», - зазначив Залужний³.

В інтерв'ю французькому журналу Le Monde очільник Головного управління розвідки Міністерства оборони України Кирило Буданов зазначив, що «через інтенсивне застосування безпілотників з обох сторін неможливе проведення як російських, так і українських наступальних

¹ Полтавський обласний ТЦК та СП. URL: https://www.facebook.com/story.php?story_fbid=1334566864031408&id=100024343221052&mibextid=WC7FNe.

² Федоров М. Допис у Telegram. URL: <https://t.me/zedigital/4318>

³ Ukraine's commander-in-chief on the breakthrough he needs to beat Russia. THE ECONOMIST. URL: <https://www.economist.com/europe/2023/11/01/ukraines-commander-in-chief-on-the-breakthrough-he-needs-to-beat-russia>.

операцій»¹.

Варто зазначити, що застосуванням та використанням БПЛА в державі опікуються на самому вищому рівні. Президент України Володимир Зеленський під час підсумкової прес-конференції висловився на підтримку «збільшення виробництва вітчизняних дронів, розвитку інфраструктури для підготовки операторів БПЛА та спеціальних підрозділів в українському війську» та заявив, що «наступного року в Україні заплановане нарощення виробництва БПЛА, зокрема виготовлення 1 мільйона FPV-дронів»².

Необхідно зазначити, що за появою та стрімким зростанням будь-якої галузі економіки чи господарства неухильно йде статистика з кількістю травмованих та загиблих людей. Варто згадати, що 17 серпня 1896 року в Лондоні автомобіль, керований Артуром Едселлом, збив Бріджит Дрісколл, що стало першою у світі ДТП з летальним випадком. За даними Центру громадського здоров'я МОЗ України в наслідок ДТП у світі гинуть приблизно 1,35 млн людей на рік, або в середньому близько 3 700 летальних випадків щодня (Центр громадського здоров'я в Україні, 2019), а кількість автомобілів в 2021 році перевищила 1 млрд. 180 млн. одиниць. Питання безпеки дорожнього руху вже давно стали проблемними питаннями державного та міжнародного рівня, але вони набувають особливої актуальності в повітряному просторі.

Із зростанням кількості БПЛА у повітрі збільшується необхідність у державному регулюванні даної галузі. Так, Alliance For System Safety Of UAS Through Research Excellence (ASSURE), альянс 29 науково-дослідних установ, що досліджують застосування та використання БПЛА, провели широкі експериментальні дослідження що до можливих травм у наслідок зіткнень різних видів БПЛА із людиною та опублікували у відкритому доступі результати своїх досліджень. Результати невтішні – більшість БПЛА здатні нанести середньої тяжкості, тяжкі тілесні ушкодження, а у виняткових випадках – завдати смерті людині. Більшість виробників цивільних БПЛА почали корегувати свої пріоритети у виробництві³.

¹ Le Monde. Kyrylo Boudanov, chef du renseignement militaire ukrainien: «Les prisonniers russes nous disent qu'ils viennent faire la guerre contre l'OTAN» URL: https://www.lemonde.fr/international/article/2024/01/11/kyrylo-boudanov-chef-du-renseignement-militaire-ukrainien-les-prisonniers-russes-nous-disent-qu-ils-viennent-faire-la-guerre-contre-l-otan_6210277_3210.html

² Президент: Ми підтримуємо виробництво БПЛА для війська і наступного року виготовимо 1 млн FPV-дронів. ПРЕЗИДЕНТ УКРАЇНИ. Офіційне Інтернет – представництво. URL: <https://www.president.gov.ua/news/prezident-mi-pidtrimuyemo-virobnictvo-bpla-dlya-vijska-i-nas-87865>.

³ UAS Ground Collision Severity Evaluation Phase II (A14_A11L.UAS.7) URL: <https://www.assureuas.org/projects/uas-ground-collision-severity-evaluation-2>

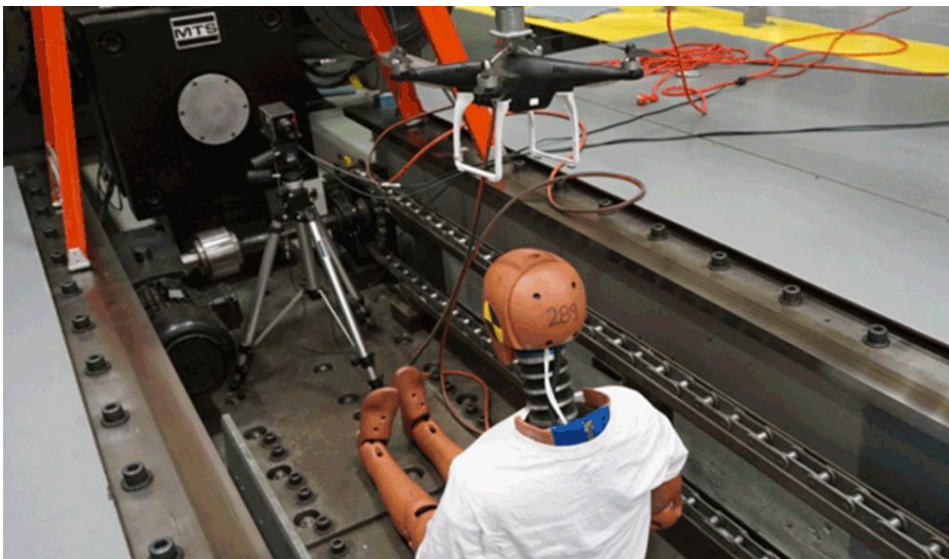


Рисунок 2. Моделювання результатів зіткнення БПЛА з головою людини¹.

Проводячи ретроспективу у законодавчій сфері України слід зазначити, що наша держава вже мала подібний досвід. Після стрімкого збільшення на дорогах загального керування мопедів та скутерів, об'єм двигунів яких був не більше за 49 см³, а, отже, і ДТП з ними, особливо звертаючи увагу, що переважна більшість водіїв були неповнолітні особи, Верховною Радою України були внесені зміни та у 2013 році з'явилась у водійських посвідченнях категорія А1². Аналогічна ситуація чекає й електросамокати, які все частіше стають учасниками ДТП. Верховна Рада теж почала регуляцію їх використання³.

Застосування БПАК – також абсолютно нова сфера діяльності суспільства загалом та правоохоронних органів безпосередньо, яка потребує державного регулювання. З метою організації державного регулювання необхідно надати аналіз існуючої нормативно-правової бази з даного питання.

Відповідно до положень розділу № 1 Повітряного кодексу України законодавець надає визначення поняттям «безпілотне повітряне судно», «безпілотна авіаційна система», «дистанційний пілот» та «державна авіація». Підрозділи Національної поліції, у сфері виконання покладених на нею завдань, що пов'язані з використанням повітряних суден, відносяться

¹ Там само.

² Посвідчення водія категорії А і А1. URL: utodriver.od.ua/blog/posvidchennya-vodiya-kategoriyi-a-i-a1

³ Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електророзрядної інфраструктури та електричних транспортних засобів, Закон України від 24.02.2023 № 2956-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2956-IX#Text>.

до державної авіації¹. Таким чином, що б забезпечити законність використання повітряного простору в цілому та експлуатацію БПАК безпосередньо, необхідно відповідати вимогам державної авіації.

Уповноваженим органом виконавчої влади в галузі державної авіації законодавець визначає Міністерство оборони України (далі – МО). У свою чергу, відповідно до статті № 7 Повітряного кодексу України МО безпосередньо регулює питання державної авіації в частині реєстрації та допуску державних повітряних суден та літальних апаратів, аеродромів та злітно-посадкових майданчиків, підтримання льотної придатності державних повітряних суден, допуску авіаційного персоналу до виконання польотів та проведення робіт із забезпечення польотів, охорони повітряних суден, виконання та забезпечення польотів, пошуку та рятування, випробування та прийняття в експлуатацію нових типів повітряних суден, призначених для використання в державній авіації, та здійснює нормативно-правове регулювання зазначених питань за погодженням із заінтересованими центральними органами виконавчої влади, які експлуатують державні повітряні судна.

У складі МО функціонує Головне управління державної авіації України (далі – ГУДАУ), що створено для реалізації державної політики в галузі державної авіації України та забезпечення в межах повноважень, передбачених законом, реалізації державної політики з оборонних питань, що пов'язані з використанням повітряного простору України (далі - використання повітряного простору України) та захистом суверенітету держави у мирний час та особливий період та керується наказом МО від 04.02.2023 № 59 «Про затвердження Положення про Головне управління державної авіації України»².

Таким чином законодавець визначив, що державне регулювання роботи усієї державної авіації виконує Міністерство оборони України відповідно вже до своїх внутрішніх нормативних актів.

У свою чергу експлуатацію безпілотної авіації регламентує наказ МО № 661 від 08.12.2016 «Правила виконання польотів безпілотними авіаційними комплексами державної авіації України»³, що визначає порядок організації та проведення польотів безпілотних авіаційних комплексів державної авіації України, та є обов'язковими для виконання всіма суб'єктами авіаційної діяльності який керується вимогами, а також керується безпосередньо Повітряного кодексу України, а також вимогами наказів МО № 2 від 05.01.2015 про «Правила виконання польотів державної

¹ Повітряний кодекс України : Закон України від 19.05.2011 № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>.

² Про затвердження Положення про Головне управління державної авіації України : наказ Міністерства оборони України від 04.02.2023 № 59. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0059322-23#Text>.

³ Правила виконання польотів безпілотними авіаційними комплексами державної авіації України : наказ Міністерства оборони України від 08.12.2016 № 661. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0031-17#Text>.

авіації України»¹ та № 700 від 09.12.2015 про «Правила польотів державної авіації в повітряному просторі України»².

Окремо варто зазначити, що наказ МО № 661 від 08.12.2016 дає розширені визначення що є безпілотним повітряним судном, визначає хто є зовнішнім пілотом та регламентує його (їх) діяльність, визначає специфіку роботи дистанційних пунктів пілотування та видів пілотування, роботу зовнішніх пілотів, та інші концептуальні питання використання безпілотної авіації, однак, у контексти проведення польотів, напряду відсилає до наказу МО № 2 від 05.01.2015 про «Правила виконання польотів державної авіації України», який, у свою чергу, не враховує у своєму змісті специфіки проведення польотів безпілотної авіації, а також малої безпілотної авіації, зокрема Національної поліції України.

Слід підсумувати, що нормативна база, яка регламентує виконання польотів безпіотною державною авіацією розроблена, переважно орієнтована та задовольняє у першу чергу вимоги підрозділів Міністерства оборони України, а вимоги Національної поліції – лише частково. Специфіка роботи Національної поліції, а також особливості виконання покладених на нею завдань у даних наказах взагалі не враховані.

Єдиний нормативно-правовий акт, що згадує БПАК (БПЛА) – наказ МВС від 18.12.2018 № 1026. Однак, даний наказ регламентує лише реалізацію відеозапису, що записано на камери БПАК (БПЛА), як вже зазначалося.

За ініціативи керівництва Департаменту авіації МВС Верховною Радою України був розглянутий та прийнятий Закон України № 3232 від 13.07.2023³ який вносить зміни до деяких нормативно-правових актів, зокрема Повітряного кодексу України, Закону про Національну гвардію України та Національну поліцію. Даний закон надає визначення безпілотним повітряним суднам та окреслює окремі концептуальні питання їх застосування та використання силами безпеки та оборони, у тому числі в контексти відбиття збройної агресії проти України. Варто зауважити, що прийняття даного закону свідчить про те, що законодавець має зацікавленість в урегулюванні сфери використання та застосування безпілотної авіації. Однак, варто зауважити, що закон визначає лише концептуальні питання напрямків та сфер застосування і не задовольняє усіх потреб Національної поліції у сфері використання та застосування безпілотних систем.

З метою законної експлуатації БПАК літальний апарат та його екіпаж повинні бути підготовлені відповідно до чинного законодавства.

Щоб БПАК (БПС) відповідав вимогам державної авіації він повинен

¹ Правила виконання польотів державної авіації України : наказ Міністерства оборони України від 05.01.2015 № 2. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0082-15#Text>.

² Правила польотів державної авіації в повітряному просторі України, Наказ Міністерства оборони України від 09.12.2015 № 700. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1622-15>.

³ Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо застосування правоохоронними органами безпілотних повітряних суден та протидії їх незаконному використанню, Закон України від 13.07.2023 № 3232-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3232-20#Text>.

відповідати наступним вимогам:

1. Бути зареєстрованим відповідно до вимог наказу МО «Про затвердження Правил реєстрації державних повітряних суден України та Правил сертифікації екземпляра державного повітряного судна України» від 07.02.2012 № 63¹. Варто зауважити, що в таблиці № 3 пункту 3.9. даного наказу передбачені літерні скорочення для визначення належності борту, однак літерне скорочення для Національної поліції у наказі **не передбачено**.

2. Мати «на борту» відомість про безпілотний авіаційний комплекс, відповідно до наказу МО № 2 від 05.01.2015 про «Правила виконання польотів державної авіації України».

3. На БПАК повинні бути нанесені розпізнавальні знаки України, відповідно до наказу МО від 20.07.2015 № 347 «Про затвердження Положення про розпізнавальні знаки, які наносяться на повітряні судна державної авіації України»². Варто зазначити, що додатки до наказу передбачають розміщення розпізнавальних знаків на визначеній техніці. Зразків розміщення розпізнавальних знаків на БПАК не надано.

Аналізуючи дані нормативні акти можна дійти висновку, що дані вимоги взагалі не враховують технічні та льотні характеристики тих БПАК, що використовують підрозділи Національної поліції.

Міністерство Оборони не відокремлює різницю між екіпажем літака або вертольота та екіпажем БПЛА, визначаючи його лише «зовнішнім» екіпажем.

Що б зовнішній екіпаж був допущений до керування БПАК він повинен відповідати наступним вимогам:

1. Рівень знань, навичок та умінь зовнішніх пілотів повинен відповідати базовому кваліфікаційному рівню (BUQ Level - basic UAS qualification level), який є базовим для роботи зовнішнього пілота БПАК та охоплює базові знання щодо авіаційної метеорології, аеродинаміки, впливу людського фактора, БзП, правил польотів у різних типах повітряного простору під час використання БПАК. Вимоги до базового класифікаційного рівня зовнішнього пілота (оператора) безпілотного авіаційного комплексу (додаток № 3 до наказу МО № 2 від 05.01.2015 про «Правила виконання польотів державної авіації України»).

2. Кожен пілот повинен мати висновок медичної експертизи про допуск до польотів. Без такого висновку або із закінченим строком дії допуск особи до польотів заборонено.

Відповідні вимоги також характерні і для пілотів «великої авіації». Різниця в специфіці роботи, особливостях використання малих безпілотних систем та їх технічних характеристиках не враховується взагалі.

Для проведення польоту необхідно мати:

¹ Про затвердження Правил реєстрації державних повітряних суден України та Правил сертифікації екземпляра державного повітряного судна України : наказ Міністерства оборони України від 07.02.2012 № 63. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0334-12#Text>.

² Про затвердження Положення про розпізнавальні знаки, які наносяться на повітряні судна державної авіації України : наказ Міністерства оборони України від 20.07.2015 № 347. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0935-15#Text>.

1. Планову таблицю польотів (Додаток № 6 до наказу МО № 2 від 05.01.2015 про «Правила виконання польотів державної авіації України»).

2. Пройти загальну передпольотну підготовку відповідно до вимог глави 4 розділу IV Правил виконання польотів державної авіації України.

3. Під час виконання польотів БпАК на робочому місті ПДП (пункт дистанційного керування) зовнішнього пілота обов'язково мають бути: польотна карта (електронний планшет); схеми польотів у районі аеродрому (ЗПМ, НЗПМ); дані про роботу засобів зв'язку і РТЗ польотів (за наявності); документи аеронавігаційної інформації (далі - АНІ) (виписки з них); штурманський план польоту (далі - ШПП); інженерно-штурманський розрахунок (далі - ІШР); завірена копія реєстраційного посвідчення БпАК (БпЛА, ПДП); завірена копія сертифіката льотної придатності державного ПС; план (схема) зв'язку (при перельотах); інші документи та довідкові дані, необхідні для успішного виконання польоту.

4. Відповідно додатку № 5 до Правил виконання польотів безпілотними авіаційними комплексами державної авіації України не мати перерв у польотах, визначених цим пунктом. Таким чином, від зовнішніх пілотів вимагається постійної проводити систематичні польоти за для підтримання кваліфікації та дотримання вимог чинного законодавства.

Варто зауважити, що бланки документів розроблені та орієнтовані на застосування підрозділами Міністерства оборони без урахування специфіки роботи Національної поліції. Так, наприклад, за виліт повітряного судна відповідає 19 спеціалістів, відповідно до додатку № 6 до наказу МО № 2 від 05.01.2015, зокрема такі як «Відповідальний з радіолокаційного забезпечення» чи «Начальник рятувальної парашутно-десантної групи». Таких спеціалістів та напрямків роботи в Національній поліції не існує, а також немає фактичної необхідності у їх залученні. У свою чергу Додаток 3 до Правил виконання польотів державної авіації України (підпункт 1 пункту 14 глави 1 розділу I) передбачає затвердження плану польотів керівником авіаційної частини, що подається керівником повітряного судна. Відповідних посадових осіб у штатному розкладі Національної поліції не передбачено.

Вважаємо за необхідне адаптації відповідних документів до штатної структури, специфіки виконання завдань Національної поліції України, які необхідно відобразити у власних нормативно-правових документах.

У разі проведення навчальних польотів або польотів декількома зовнішніми екіпажами передбачається наявність пункту керування польотами та посадова особа – Керівник польотами.

Під час керівництва польотами БпАК Керівник польотами повинен мати таку документацію: планова таблиця польотів на льотну зміну; ІВП (схема району виконання польотів); КЛЕ БпАК, які виконують польоти в цю зміну; Повітряний кодекс України; Положення про ВППУ; Правила ВППУ; Правила ПДА; Правила ВП ДА; наказ МО № 661 від 08.12.2016 «Правила виконання польотів безпілотними авіаційними комплексами державної авіації України»; документи АНІ; пам'ятка персоналу ГКрП щодо дій під час

ОВП; витяг з плану взаємодії частини (установи) зі структурним підрозділом району (області) Державної служби України з надзвичайних ситуацій під час спільних дій у разі виникнення надзвичайної ситуації; схема повітряного руху в районі польотів; схема розміщення засобів зв'язку і РТЗ польотів у районі польотів (за їх наявності); схема орієнтирів для визначення дальності горизонтальної видимості вдень та вночі; бюлетень погоди на період польотів; дані про фактичну погоду в районі польотів (за необхідності - в районі запасного аеродрому, ЗПМ, НЗПМ); дані радіолокаційної розвідки погоди (за наявності радіолокаційних засобів); таблиця критичних значень метеорологічних елементів та умов, за яких польоти обмежуються або припиняються; таблиця природного освітлення; таблиця максимально допустимої швидкості руху під час зльоту і посадки за типами БпАК, а також графік для визначення бокової складової вітру; витяг з інструкції щодо первинних дій посадових осіб у разі виникнення авіаційної події.

Відповідно до правил польотів вони здійснюються із злітних майданчиків чи аеродромів. Сучасні безпілотні системи можуть злітати та сідати на руку, злітати з «рогатки» чи за допомогою катапульт, що зовсім не враховано у відповідних нормативно-правових актах.

Вимоги до польотів регламентують та орієнтовані на польоти «великої» авіації та взагалі не враховують наявність, специфіку та технічні характеристики роботи безпілотної авіації.

Для того, що б БпАК безпосередньо виконав політ, відповідно до наказу Державіаслужби України та Міністерства Оборони України від 11.05.2018

№ 430/210 «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України»¹:

1. Подати заявку за 7 днів про використання повітряного простору України та отримати дозвіл.
2. Проінформувати органи управління Повітряних сил ЗСУ та\або органів управління Державної прикордонної служби України.
3. Проінформувати компетентний орган об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України (ОЦВС).
4. Проінформувати органи організації повіреного простору та обслуговування повітряного простору.

Безпосередньо у день польоту, відповідно до вимог наказу Державіаслужби України та Міністерства Оборони України від 11.05.2018 № 430/210 «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України», відповідальна за польоти особа повинна:

¹ Про затвердження Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України»: наказ Державної авіаційної служби України та Міністерства оборони України від 11.05.2018 № 430/210. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1056-18#Text>.

1. Повідомити ASM (ASM - Airspace Management, менеджмент повітряного простору) та органи управління Повітряних Сил Збройних Сил України не пізніше ніж за 1 годину до початку заходу.

2. За 10 хвилин повідомити ASM (ASM - Airspace Management, менеджмент повітряного простору) та органам управління Повітряних Сил Збройних Сил України про початок діяльності і не пізніше ніж через 5 хв - про її закінчення.

Відповідний порядок надання дозволу на використання повітряного простору ставить під загрозу експлуатацію БПАК поліцейськими при виконанні завдань поліції, зокрема, наприклад, огляду місця події, оскільки терміни отримання дозволу явно конфліктують із термінами реагування на заяви та повідомлення про злочини та правопорушення, а також унеможлиблює законне використання БПАК у випадках виникнення раптової необхідності застосування БПАК, у випадках переслідування злочинців чи пошуку зниклих осіб, що є одним із основних завдань поліції, надання інших послуг при евакуації, проведенні рятувальних робіт, тощо.

Висновки. Аналіз нормативно-правової бази, що регламентує експлуатацію безпілотної авіації свідчить про те, що:

1. Нормативно-правова база регулюється Міністерством оборони, орієнтована та задовольняє потреби, у першу чергу, авіації МО в контексті концептуального напрямку застосування авіації для виконання завдань сил оборони України та для забезпечення ведення бойових дій, а в другу чергу – «великої» авіації у контексті підходу до обслуговування, супроводу та забезпечення безпеки авіаційних систем і безпеки польотів. Зворотною стороною даної проблеми є те, що в даній парадигмі інтереси Національної поліції в контексті специфіки виконання нею своїх завдань не враховуються. У свою чергу специфіці роботи малої безпілотної авіації увага приділена недостатньо, а використання та застосування малої безпілотної авіації потребує спеціального нормативно-правового регулювання.

2. Безпілотна авіація при виконанні польотів регулюється загальними правилами проведення польотів державної авіації, які не враховують специфіку роботи, технічні можливості та вимоги для проведення польотів, якими характеризується мала безпілотна авіація. Накази МО, зокрема № 661 визначає ознаки, принципи та особливості використання безпілотної авіації, однак, у контексті проведення польотів – відсилає до наказу МО № 2 від 05.01.2015 про «Правила виконання польотів державної авіації України», який не враховує особливості роботи безпілотної авіації.

3. Вимоги до кваліфікації екіпажів БПАК, а також до допуску зовнішніх екіпажів до виконання польотів відповідають вимогам «великої» авіації, та мають високі критерії без урахування технічних показників сучасних БПАК, які мають на «борту» різноманітні системи, які максимально спрощені та розраховані на цивільних осіб, які навчені базовим навичкам, яких, зазвичай, вистачає для експлуатації.

4. Вимоги до експлуатації БПАК ідентичні вимогам до експлуатації військової авіаційної техніки та не враховують особливості експлуатації малої безпілотної авіації в інтересах Національної поліції. Зокрема використання цивільних зразків безпілотних авіаційних систем саме Національною поліцією України неможливе із урахуванням вимог Міністерства оборони, регламентується лише мінімальними зовнішніми вимогами, а втручання у програмне забезпечення або внутрішню систему потребує спеціаліста та захищене законодавством.

5. Організаційно-документальне забезпечення польотів орієнтоване на військовослужбовців та потребує адаптації до вимог діловодства Національної поліції України.

6. Відсутність будь-якої нормативно-правової бази МВС або Національної поліції, яка регулює питання експлуатації БПАК негативно впливає на розширення сфери використання в охороні правопорядку.

7. Проведений аналіз нормативно-правової бази свідчить про те, що для експлуатації БПАК необхідно, по-перше, наявність кваліфікованих спеціалістів, а по-друге, зовнішній екіпаж передбачає наявність декількох осіб, які будуть забезпечувати виконання польотів. У такому випадку на поліцейських покладається, по-перше, додаткова відповідальність та необхідність отримувати крім основної спеціальності – додаткову та таку, що потребує високої кваліфікації. По-друге, необхідність залучення декількох спеціалістів стає проблемним питанням з огляду на систематичну недостатність кадрів у поліції, відсутність штатних посад спеціалістів з застосування БПАК, тощо.

Варто зауважити, що існуючий порядок експлуатації БПАК при виконанні завдань Національної поліції України ігнорує потреби, умови та специфіку завдань поліції, не відповідає характеристикам тих БПАК, діяльність яких регламентує та унеможливорює оперативний доступ поліцейських до законної експлуатації БПАК.

Напрямами подальших досліджень вбачаємо оптимізацію нормативно-правової бази з метою вирішення проблемних питань, висвітлених у даній статті та пошуку оптимальних шляхів отримання доступу до повітряного простору України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Загибель Бріджит Дрісколл / Вікіпедія. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Загибель_Бріджит_Дрісколл.

2. Повітряний кодекс України : Закон України від 19.05.2011 № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>.

3. Полтавський обласний ТЦК та СП. URL: https://www.facebook.com/story.php?story_fbid=1334566864031408&id=100024343221052&mibextid=WC7FNe.

4. Посвідчення водія категорії А і А1. URL: utodriver.od.ua/blog/posvidchennya-vodiya-kategoriyi-a-i-a1.

5. Правила виконання польотів безпілотними авіаційними комплексами державної авіації України : наказ Міністерства оборони України від 08.12.2016 № 661. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0031-17#Text>.

6. Правила виконання польотів державної авіації України : наказ Міністерства оборони України від 05.01.2015 № 2. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0082-15#Text>.

7. Правила польотів державної авіації в повітряному просторі України, Наказ Міністерства оборони України від 09.12.2015 № 700. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1622-15>.

8. Президент: Ми підтримуємо виробництво БпЛА для війська і наступного року виготовимо 1 млн FPV-дронів. ПРЕЗИДЕНТ УКРАЇНИ. Офіційне Інтернет – представництво. URL: <https://www.president.gov.ua/news/prezident-mi-pidtrimuyemo-virobnictvo-bpla-dlya-vijska-i-nas-87865>.

9. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо застосування правоохоронними органами безпілотних повітряних суден та протидії їх незаконному використанню, Закон України від 13.07.2023 № 3232-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3232-20#Text>.

10. Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів, Закон України від 24.02.2023 № 2956-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2956-IX#Text>.

11. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України» : наказ Державної авіаційної служби України та Міністерства оборони України від 11.05.2018 № 430/210. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1056-18#Text>.

12. Про затвердження Інструкції із застосування органами та підрозділами поліції технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису : Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 18.12.2018 № 1026. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0028-19#Text>.

13. Про затвердження Положення про Головне управління державної авіації України : наказ Міністерства оборони України від 04.02.2023 № 59. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0059322-23#Text>.

14. Про затвердження Положення про розпізнавальні знаки, які наносяться на повітряні судна державної авіації України : наказ Міністерства оборони України від 20.07.2015 № 347. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0935-15#Text>.

15. Про затвердження Правил реєстрації державних повітряних суден України та Правил сертифікації екземпляра державного повітряного судна України : наказ Міністерства оборони України від 07.02.2012 № 63. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0334-12#Text>.

16. Про затвердження Правил технічної експлуатації безпілотних авіаційних комплексів I класу державної авіації України, Наказ міністерства Оборони України від 10.08.2018 № 401. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1062-18#Text>
17. Федоров М. Допис у Telegram. URL: <https://t.me/zedigital/4318>.
18. Центр громадського здоров'я в Україні. КІЛЬКІСТЬ ДТП У СВІТІ ЗРОСТАЄ — ВООЗ. URL: <https://phc.org.ua/news/kilkist-ntp-u-sviti-zrostaє-vooz>.
19. Drone industry insights. URL: <https://droneii.com>.
20. Fortune Business Insight. URL: <https://www.fortunebusinessinsights.com/commercial-drone-market-102171>
21. Investory news. Дослідження: Скільки загалом автомобілів у світі/ URL: <https://investory.news/doslidzhennya-skilki-zagalom-avtomobiliv-u-sviti/>
22. Le Monde. Kyrylo Boudanov, chef du renseignement militaire ukrainien: «Les prisonniers russes nous disent qu'ils viennent faire la guerre contre l'OTAN» URL: https://www.lemonde.fr/international/article/2024/01/11/kyrylo-boudanov-chef-du-renseignement-militaire-ukrainien-les-prisonniers-russes-nous-disent-qu-ils-viennent-faire-la-guerre-contre-l-otan_6210277_3210.html.
23. UAS Ground Collision Severity Evaluation Phase II (A14_A11L.UAS.7) URL: <https://www.assureuas.org/projects/uas-ground-collision-severity-evaluation-2>.
24. Ukraine's commander-in-chief on the breakthrough he needs to beat Russia. *THE ECONOMIST*. URL: <https://www.economist.com/europe/2023/11/01/ukraines-commander-in-chief-on-the-breakthrough-he-needs-to-beat-russia>.

Стаття надійшла до редакції 10.04.2024

Oleksandr M. BANDURKA,

Doctor of Science in Law, Professor, Academician of the National Academy of Legal Sciences of Ukraine, Honored Lawyer of Ukraine
(National Academy of Legal Sciences of Ukraine, Kyiv, Ukraine)

Serhiy M. NAUMENKO

(Department of Aviation Security of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine, Kyiv, Ukraine)

Tykhin V. SHEVCHENKO,

PhD in Law, Associate, Professor
(Kharkiv National University of Internal Affairs, Kharkiv, Ukraine)

LEGAL REGULATION OF THE OPERATION OF UNMANNED AVIATION COMPLEXES IN PERFORMING THE TASKS OF THE NATIONAL POLICE OF UKRAINE

The article provides an analysis of the regulatory framework that regulates the application and use of unmanned aircraft, unmanned aerial vehicles and unmanned aircraft systems, and provides an assessment of the regulatory support for the operation of unmanned aircraft systems in the performance of tasks assigned to the National Police of Ukraine. The authors provide statistical data on the growth of the field of use of unmanned aircraft systems in the world, elaborate modern trends and vectors of development of this field in Ukraine, provide comments of the military and political leadership of Ukraine on this issue. The authors present the results of international research on the possible injury of people in the event of accidents involving unmanned aircraft. The article outlines the retrospective of state regulation of new industries and, on their example, outlines the prospects for regulatory and legal regulation of the application and use of unmanned aircraft systems in Ukraine as a whole, and when performing the tasks of the National Police of Ukraine - directly. The authors analyzed the current state of regulatory and legal support and methods of state regulation of the operation of unmanned aircraft complexes, the procedure for registering unmanned aircraft and obtaining documents giving the right to pilot unmanned aerial vehicles. Separately analyzed regulatory acts regulating the application and use of unmanned aircraft systems in the performance of tasks of the National Police. The requirements for external pilots of unmanned aircraft complexes are analyzed, an assessment of the set of skills and abilities that an external pilot must possess, as well as methods of obtaining documents confirming the status of an external pilot, are provided. The requirements of state aviation regarding the organization and conduct of flights, as well as the preparation of relevant documentation, were analyzed and relevant conclusions were provided.

Keywords: UAV, National Police, regulatory, operation, unmanned aviation.