

КРИТЕРІЇ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОЇ КЛАСИФІКАЦІЇ ЦИВІЛЬНИХ БЕЗПІЛОТНИХ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

Данильченко Володимир Володимирович,

*здобувач кафедри адміністративного, кримінального права і процесу
ЗВО «Міжнародний університет бізнесу і права»
м. Херсон, Україна*

Поширення цивільних безпілотних повітряних суден у професійній, господарській та рекреаційній діяльності зумовлює потребу в їх юридично значущій класифікації. Технічний поділ за масою, дальністю або способом керування самостійно не визначає зміст адміністративно-правового режиму. Однакове за конструкцією судно може використовуватися для аматорської зйомки, геодезичних робіт, інспектування критичної інфраструктури чи польоту поблизу аеродрому. Відповідно, правові вимоги мають залежати від сукупності характеристик судна, мети, місця та способу виконання операції.

Пункт 23-1 частини першої статті 1 Повітряного кодексу України визначає безпілотне повітряне судно як повітряне судно, призначене виконувати політ без пілота на борту, керування польотом якого і контроль за яким здійснюються за допомогою спеціальної станції керування, розташованої поза повітряним судном. Пункт 23 тієї ж статті характеризує безпілотну авіаційну систему як безпілотне повітряне судно та обладнання для дистанційного керування ним [1]. Отже, об'єктом регулювання є не лише літальний апарат, а функціонально пов'язана система, за допомогою якої експлуатант і дистанційний пілот організовують та виконують операцію.

У науковій літературі обґрунтовано, що нормативне впорядкування цивільного використання БПС потребує узгодження правил реєстрації, допуску до польотів та відповідальності учасників [2, с. 31]. Однак, для встановлення конкретного адміністративного обов'язку недостатньо віднести пристрій до безпілотних повітряних суден. Класифікація повинна виконувати регулятивну функцію: визначати, чи підлягає особа реєстрації, чи потрібні декларація або експлуатаційний дозвіл, які вимоги висуваються до дистанційного пілота та який орган здійснює контроль.

Першим юридично значущим критерієм є технічна характеристика системи. До неї належать максимальна злітна маса, кінетична енергія можливого удару, швидкість, тип силової установки, спосіб і дальність зв'язку, автономність, наявність засобів фіксації інформації та дистанційної ідентифікації. Ці параметри дають змогу попередньо оцінити

здатність системи заподіяти шкоду. Проте маса не повинна бути єдиною підставою диференціації: легкий БПС із камерою може створювати істотний ризик для приватності, а важче судно під час польоту в контрольованому полігоні може перебувати в передбачуваних умовах.

Другим критерієм є операційна характеристика, що охоплює висоту і маршрут польоту, перебування судна в межах прямої видимості, політ над скупченням людей, перевезення небезпечних вантажів, автоматизованість операції та використання контрольованого повітряного простору. Саме поєднання технічних властивостей із фактичними умовами польоту визначає інтенсивність адміністративних вимог. Регламент (ЄС) 2019/947 реалізує цей принцип через відкриту, спеціальну та сертифіковану категорії операцій, для яких передбачено різний обсяг попереднього контролю [3, ст. 4-6].

Третім критерієм доцільно визнати функціональне призначення. Воно дозволяє відмежувати рекреаційне, спортивне, наукове, освітнє, комерційне, аварійно-рятувальне та правоохоронне використання. Мета не може автоматично визначати рівень безпеки, але має значення для встановлення законної підстави збирання даних, спеціальних повноважень експлуатанта та можливості застосування винятків. Наприклад, виконання поліцейського завдання і приватна відеозйомка можуть мати однакові технічні параметри, проте відрізняються правовою підставою, метою обробки інформації й порядком контролю.

Четвертий критерій становить просторово-правова характеристика операції: політ у контрольованому чи неконтрольованому повітряному просторі, географічній зоні, поблизу аеродрому, державного кордону, військового об'єкта або критичної інфраструктури. Він має визначати потребу в координації, додатковому дозволі чи прямій забороні. П'ятий критерій є інформаційним і відображає спроможність системи збирати, зберігати та передавати персональні, геопросторові або інші чутливі дані. Завдяки цьому класифікація охоплює не лише безпеку польотів, а й захист приватності та інформаційну безпеку.

На підставі наведеного адміністративно-правову класифікацію цивільних БПС пропонується розуміти як нормативно визначений розподіл безпілотних авіаційних систем та операцій з ними за технічними, операційними, функціональними, просторовими й інформаційними критеріями, від яких залежить обсяг реєстраційних, дозвільних, кваліфікаційних і контрольних вимог. Її основною одиницею має бути не ізольоване судно, а операція, що характеризується конкретною системою, експлуатантом, дистанційним пілотом і середовищем виконання.

Практичним результатом такого підходу має стати закріплення у Повітряному кодексі України базових категорій цивільних безпілотних операцій та повноваження Державіаслужби деталізувати їх за

підкатегоріями. Для кожної категорії необхідно встановити юридичний наслідок: повідомний порядок, декларацію, експлуатаційний дозвіл або сертифікацію. Це усуне ситуацію, коли одна технічна ознака механічно зумовлює однакові вимоги до істотно різних операцій, і забезпечить пропорційність адміністративного втручання.

Література:

1. Повітряний кодекс України : Закон України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI. Відомості Верховної Ради України. 2011. № 48-49. Ст. 536. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>

2. Слободська І. А., Юхимович М. І. Правове регулювання використання безпілотних літальних апаратів у цивільній авіації України. Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. 2022. № 4. С. 30-35. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npna_u_2022_4_6

3. Commission Implementing Regulation (EU) 2019/947 of 24 May 2019 on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft. Official Journal of the European Union. 2019. L 152. P. 45-71. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/947/oj

DOI <https://doi.org/10.36059/978-966-397-580-1-92>

КРИТЕРІЇ КЛАСИФІКАЦІЇ БЕЗПІЛОТНИХ ТЕХНОЛОГІЙ ДЛЯ ПОТРЕБ ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ

Качковський Євген Сергійович

*здобувач кафедри адміністративного, кримінального права і процесу
ЗВО «Міжнародний університет бізнесу і права»
м. Херсон, Україна*

Класифікація безпілотних технологій у праві є не самоціллю, а інструментом розподілу адміністративних процедур: реєстрації, допуску, повідомлення, дозволу чи сертифікації. Тому критерії поділу мають відображати юридично значущі відмінності, тоді як технічні класифікації, що переважають у літературі, з правовим режимом не пов'язані. Мета тез – запропонувати систему критеріїв і визначити їх ієрархію станом на 2025 р.

Національне регулювання диференціює вимоги переважно за двома ознаками. Перша – належність до державної або цивільної авіації [1, ст. 4]. Друга – маса: повітряні судна масою до 20 кг, що використовуються для розваг і спорту, виведено з державної реєстрації [1, ст. 39]. За такого підходу