

Ласовецький М.В.

здобувач вищої освіти ступеня магістр ННІ
№3 НАВС

науковий керівник: **Федоровська Н.В.**

ст. науковий співробітник наукової лабораторії
з проблем забезпечення публічної безпеки і
порядку ННІ № 3 НАВС

СВІТОВИЙ ДОСВІД ВИКОРИСТАННЯ БЕЗПЛОТНИХ ЛІТАЛЬНИХ АПАРАТІВ

Швидкий розвиток безпілотної промисловості зумовлює відставання створення нормативно-правової бази регулювання їх використання від реальних потреб. Це спричиняє виникнення умов некерованості використання безпілотних літальних апаратів (далі – БЛА) у багатьох місцях світу. Однак важливо створювати правила «найкращої практики», яка може лягти в основу нормативно-правової бази використання безпілотників, що сприятиме безпеці та раціональному використанню безпілотних літальних апаратів.

У деяких країнах вже існує значна кількість нормативних актів. У більшості країн найбільші обмеження припадають на комерційне використання БЛА. У деяких місцях це означає, що комерційне використання повністю заборонено. Проте, в більшості країн, це просто означає, що комерційне використання БЛА вимагає дозволу на законних підставах. Через стрімкий розвиток безпілотної промисловості правила використання БЛА можуть змінюватися від місяця до місяця і є дуже нестійкими.

У Сполучених Штатах Америки в місцях відпочинку використання БЛА допускається з обмеженнями. Сертифікат авторизації або дозвіл від Федеральної авіаційної адміністрації необхідний для комерційного використання безпілотних літальних апаратів. Нині 28 штатів обговорюють використання безпілотних літальних апаратів та правила їх роботи на державних територіях. Для комерційних інтересів це, по суті, означає, що правила будуть продовжувати адаптуватися і змінюватися в найближчі роки. Існують значні відмінності між використанням в цілях журналістики, гірничої справи, геодезії і рекреаційного застосування.

В Канаді, БЛА для комерційного використання підпадають під канадські правила використання повітряного простору. Якщо БЛА масою більше 35 кг використовується для отримання прибутку, то необхідна спеціальна сертифікація льотної експлуатації. Процедура містить подачу заявок, ліцензії, угоди про використання та моніторингу. Очевидно, що ті, хто зловживає

отриманими правами, може втратити сертифікат на підставі скарг до компетентних органів.

БЛА від 2,1 кг до 25 кг повинні надати Міністерству транспорту Канади наступну інформацію: контактні дані, модель БЛА, опис роботи і геокордонів експлуатації. Якщо БЛА не використовується для роботи або досліджень і важить до 25 кг, дозвіл не потрібен, але літати необхідно безпечно. Не можна літати в межах 9 км від будь-якого аеропорту або вище 90 метрів над землею, у густонаселених районах. Якщо БЛА має масу понад 25 кг, то необхідно подати заяву на отримання спеціального сертифікату польотів.

Використання БЛА в Австралії в комерційних цілях можливе, якщо є сертифікат безпілотного оператора, що охоплює цей тип операції, виданий органом безпеки польотів цивільної авіації. Не можна літати вище 400 футів над землею, щоб постійно перебувати у прямій видимості. Не можна використовувати БЛА в нічний час над густонаселеними районами. Не можна літати ближче ніж 5,5 км від аеропорту та 30 м від автомобілів, човнів, будинків або людей.

Нині використання БЛА навіть в комерційних цілях в Австралії досить помірно зарегульоване. Австралія стала першою країною в світі, що регулювала використання дистанційно пілотованих літальних апаратів у 2002 році.

Об'єднане Королівство Великої Британії та Північної Ірландії з нормативної точки зору може бути порівняне з США, за винятком того, що американська версія все ще перебуває в постійній зміні. Правила використання БЛА Сполученого Королівства розглядаються в якості керівництва з використання безпілотних літальних апаратів і розділені за розміром і призначенням. Для БЛА масою менш ніж за 20 кг потрібен тільки базовий дозвіл користувача польоту. Цей дозвіл обмежує діяльність на певних висотах і місцях. Очевидно, що сільські райони мають більшу гнучкість до використання БЛА, ніж міські. БЛА масою понад 20 кг потребують дозволу для проведення висотних робіт. Цей дозвіл має ряд передумов, від навчання та сертифікації оператора до розробки самого пристрою. Процес затвердження має набагато більш обмежувальний характер, і тільки 130 компаній мають дозвіл на роботу в даний час.

Французький уряд визначив сім категорій застосування цивільних БЛА. Вони диференційовані за масою транспортного засобу. Крім того, в рамках кожної групи французькі правила вимагають виконання конкретних норм безпеки. Як правило, апарат також повинен завжди перебувати в фізичному полі зору пілота на землі і не може перевищувати певних висот - 150 метрів є найвищим допустимим рівнем цивільної експлуатації.

Південна Америка є природним майданчиком для використання БЛА через значні території, слаборозвинену інфраструктуру та значні площі джунглів. В результаті це створює значні труднощі для картування, геодезії, моніторингу та багато іншого. Використання БЛА пропонує підприємствам і організаціям простий, дешевий спосіб для досягнення своїх візуальних цілей щодо повітря. Цікаво, що Бразилія є єдиною країною в Південній Америці, яка створила правила використання БЛА, але вони не обмежують цивільної діяльності взагалі. Колумбія, Чилі, Еквадор і Перу використовують БЛА, в основному, у військових цілях.

На нашу думку, в Україні є цілком реальні перспективи забезпечити потреби своїх силових відомств, у тому числі й органи Національної поліції у безпілотній авіації за рахунок власних промислових ресурсів і розробок, які вже є – справа лише за державною підтримкою та фінансуванням.

Так, 3 лютого 2017 року в НАВС відбулася робоча зустріч з обговорення питання впровадження в освітній процес використання БЛА підрозділами Національної поліції. Зазначено було, що злочинці використовують сучасні технології під час скоєння злочинів, тому перед правоохоронцями стоїть задача протидії злочинності з використанням інновацій. Одним із видів протидії злочинності є БЛА або «дрон». Також під час зустрічі обговорювались проблемні питання, щодо використання БЛА в правоохоронній діяльності, їх правового регулювання, тактико-технічні характеристики, досвід зарубіжних країн та інше.

Список використаних джерел:

1. Світовий досвід правового регулювання використання безпілотників. Інформаційна довідка, підготовлена Європейським інформаційно-дослідницьким центром на запит народного депутата України [Електронний ресурс]. – URL: <http://www.mydronehub.com/drones-101/regulations/>

2. Інновації в освітньому процесі (10-02-2017) [Електронний ресурс]. – URL: <http://www.naiiu.kiev.ua/news/innovaciyi-v-osvitnomu-procesi.html>