

І. А. Слободська,

старший викладач

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-5811-7098>

М. І. Юхимович,

здобувачка вищої освіти другого (магістерського) рівня

## ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВИКОРИСТАННЯ БЕЗПЛОТНИХ ЛІТАЛЬНИХ АПАРАТІВ У ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ

Національний авіаційний університет  
проспект Любомира Гузара, 1, 03680, Київ, Україна  
E-mail: [iryana.slobodska@npp.nau.edu.ua](mailto:iryana.slobodska@npp.nau.edu.ua)

**Мета:** дослідження правового регулювання використання безпілотних літальних апаратів (далі – БПЛА) у цивільній авіації України – технічні вимоги, стандарти безпеки, створення спеціальних зон польотів, кваліфікаційні вимоги до дистанційних польотів та інші питання мають практичне значення для підвищення ефективності співробітництва України та ЄС в авіаційній галузі та створення сучасної правової бази. **Методи дослідження:** дана наукова праця написана авторами із використанням загальноновизнаних методів наукового пізнання, як от формального, порівняльно-правового, аналітичного, системно-структурного та інших методів. **Результати:** досліджено правове регулювання використання безпілотних літальних апаратів у цивільній авіації Європейського Союзу та України, вказано на наявні прогалини у діючому законодавстві України, надано авторські рекомендації щодо подолання таких недоліків шляхом реформування чинного національного законодавства. **Обговорення:** дискусія у даному дослідженні присвячена особливостям правового регулювання використання безпілотних літальних апаратів у цивільній авіації Європейського Союзу та України, а також виявленню плюсів та мінусів нового законопроекту, присвяченому регулюванню вказаного питання.

**Ключові слова:** БПЛА; Чиказька конвенція 1944 р. про міжнародну цивільну авіацію; міжнародний стандарт; САП; ЄААБ; ЄС; концепція; Регламент ЄС.

**Постановка проблеми та її актуальність.** Відповідно до положень ст. 8 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. (далі – Чиказька конвенція 1944 р.) різновидом повітряного судна є безпілотне повітряне судно, політ якого у суверенному повітряному просторі є можливим лише з дозволу держави-учасниці конвенції в районах, відкритих для польотів цивільних повітряних суден. Це фактично єдине положення загальноновизнаної універсальної Чиказької конвенції, котра одночасно є статутом Міжнародної організації цивільної авіації (далі – ІКАО), присвячене саме безпілотним повітряним суднам.

Із початком збільшення кількості використання БПЛА ІКАО розробила низку стандартів у цій сфері, які були закріплені у додатках 1, 2, 6, 7, 13 до Чиказької конвенції. Поступово держави-члени ІКАО у рамках внутрішнього законодавства почали розробку власних правових моделей з метою усунення правових «прогалин» стосовно використання БПЛА.

Зважаючи на курс України на євроінтеграцію, підписані угоди про асоціацію з Європейським Союзом та поступове створення спільного авіаційного простору (далі – САП), нашій державі необхідно не лише створювати нові правові норми стосовно використання БПЛА, а

й переглянути вже створені. Саме тому питання про правове регулювання використання безпілотних літальних апаратів у цивільній авіації України є актуальним і сьогодні.

**Аналіз досліджень і публікацій з проблеми.** Питаннями правового регулювання використання БПЛА займалися такі вітчизняні та зарубіжні науковці, як М.А. Микитюк, В.В. Воронько, О.М. Стрільців, А.Ю. Ковальчук, Л.Ю. Грекова, А.В. Пономаренко, А.П. Анісімов, Г.А. Грищенко, Du H., М.А. Heldeweg, D. Sheperdson та ін.

**Мета статті.** Авторі цієї наукової статті ставлять собі за мету дослідити основні етапи становлення та розвитку правового регулювання використання БПЛА у цивільній авіації України, зробити огляд та порівняльно-правовий аналіз нормативного забезпечення даної галузі, запропонувати перелік рекомендацій щодо удосконалення діючого законодавства для створення сучасної правової бази використання БПЛА у цивільній авіації України.

**Виклад основного матеріалу.** Розвиток української держави і суспільства у ХХІ ст. і його орієнтування на євроінтеграцію передбачають безпосереднє втілення в життя найактуальніших здобутків науково-технічного прогресу. Серед передових технологічних проривів є використання безпілотних авіаційних систем – сучасний приклад застосування інноваційних технологій, які швидко розвиваються та застосовуються в багатьох сферах життя суспільства [1].

Правове регулювання використання БПЛА на рівні окремих держав залишається невизначеним і дискусійним. У процесі формування правових механізмів правове поле будується методом узгодженості всіх підрозділів, задіяних у використанні БПЛА (вони ж дрони або безпілотники). Однак єдиної моделі правової регламентації БПЛА до сьогодні не визначено, навіть незважаючи на спільну роботу в цьому напрямі цілої низки провідних країн світу.

У багатьох країнах світу законодавчо обмежено сферу застосування БПЛА або існують жорсткі умови виконання польотів, включно з ліцензуванням, ідентифікацією та іншим.

Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька Конвенція), підписана у 1944 р., встановлює деякі правила використання БПЛА. Згідно

з ст. 8 забороняються польоти будь-яких безпілотних апаратів над територією іншої держави без її дозволу [2]. Також вимагається використання БПЛА в повітряних коридорах цивільних авіаційних суден з метою забезпечення безпеки цивільних авіаційних перевезень. Додатки до Конвенції містять стандарти і правила для ліцензування пілотів, операцій та льотної придатності повітряних суден.

У 2007 р. Міжнародна організація цивільної авіації створила дослідницьку групу з розробки стандартів щодо використання дистанційно пілотованих авіаційних систем (ДПАС/RPAS).

Результатом роботи даної групи став Регламент № 216/2008 про загальні правила у сфері цивільної авіації та про створення Європейського агентства з авіаційної безпеки (далі – ЄААБ). Згідно з цим регламентом Агентство є компетентним органом регулювання використання БПЛА вагою понад 150 кг. Використання інших категорій БПЛА підпадає під регулювання держав-членів, а саме їх органів у сфері цивільної авіації [3, с. 3-4].

У 2011 р. було роз'яснено загальні принципи операційного використання БПЛА. Зазначено, що БПЛА є повітряними суднами, тому основні норми та правила цивільної авіації поширюються і на них. Також було розроблено деякі зміни до додатків Чиказької конвенції, зокрема щодо обов'язкової сертифікації БПЛА за вимогами безпеки та керування ліцензованим пілотом і перебування під контролем сертифікованого оператора [4].

У 2014 р. Європейська комісія розробила Стратегію відкриття авіаційного ринку для цивільного використання дистанційно пілотованих авіаційних систем у безпечний і стійкий спосіб. Метою Стратегії було сприяти розвитку дистанційно пілотованих авіаційних систем із одночасним вирішенням соціальних наслідків їх використання [5, с. 7].

Слід також звернути увагу на положення Ризької декларації, прийнятої державами ЄС на конференції у Ризі 5-6 березня 2015 р., яка визначила основні принципи нормативно-правової бази використання БПЛА у Європі:

1) БПЛА повинні розглядатися як новий тип повітряних суден, а їх використання має регулюватися пропорційно ризику кожної операції;

2) правила безпеки для БПЛА повинні бути розроблені у терміновому порядку на рівні ЄС;

3) державні органи та промисловість повинні вкладати кошти у технології та стандарти, необхідні для інтеграції БПЛА в авіаційній системі ЄС;

4) суспільне визнання безпілотних послуг має ключове значення. конфіденційність і захист персональних даних повинні бути гарантовані;

5) оператор БПЛА несе відповідальність за його використання. Повинна бути передбачена можливість ідентифікувати його або її (наприклад, за допомогою ID-чипу) [5, с. 8].

Посприяла забезпеченню всебічного правового регулювання також ухвалена у 2015 р. концепція ЄС із використання дронів, яка реалізовується і нині та яка містить комплекс загальних принципів у відповідній сфері – необхідність врахування ризиків щодо безпеки, а саме: зіткнення з іншими повітряними суднами, заповдіння шкоди людям, пошкодження майна, зокрема критичної інфраструктури. В наступні роки держави-учасники ЄС продовжували роботу з розробки нормативно-правових актів саме на цих засадах. Проекти актів, які регулюють використання БПЛА у рамках сертифікованої категорії, мали бути підготовлені до кінця 2019 р.

Європейське агентство авіаційної безпеки в 2019 році оприлюднило загальні норми використання дронів, які, в подальшому, повинні стати обов'язковими для всіх країн членів ЄС. Враховуючи стрімкий розвиток світової галузі безпілотників, поява таких норм була лише питанням часу, хоча до цього часу безпілотні літальні апарати залишалися поза увагою законодавців, не маючи навіть чітко визначеного статусу. Розмови про необхідність регулювати стрімко зростаючу галузь приватних безпілотних літальних апаратів точаться в урядових структурах світу вже доволі довгий час. Особливо гостро проблема постала після історії, коли 2018 році дрони несподівано атакували територію британських аеропортів Гатвік і Хітроу, через що на добу припинилися всі польоти і аеропорти понесли

багатомільйонні збитки. Кілька подібних випадків було також і в інших країнах. Після цього Європейське агентство авіаційної безпеки всерйоз взялося за дрони – один з перших в світі комплекс регуляторних актів, що на загальноєвропейському рівні встановлює правила та обмеження для приватних безпілотників [6]. По суті, найбільшу частку правових норм становлять технічні вимоги, і вони торкнуться тільки деяких із рядових власників та операторів безпілотників.

Починаючи з червня 2020-го року оператори дронів повинні зареєструватися в країні ЄС, де вони проживають або мають основну роботу. Кожен безпілотник також підлягає реєстрації та чіпізації. Це дозволяє його відстежити у випадку необхідності.

Крім того, по всьому Євросоюзу запроваджені універсальні критерії до визначення класу, безпеки та технічних вимог до дронів [6; 7]. Також, європейське законодавство в загальних рисах визначає місця, де безпілотникам літати заборонено.

У США, наприклад, використання безпілотника в місцях відпочинку допускається з певними обмеженнями. Сертифікат авторизації або дозвіл від Федеральної авіаційної адміністрації необхідний для комерційного використання БПЛА.

Нині влада більшості штатів обговорює використання дронів 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.

Як вважає авіаційний експерт Богдан Долінце, в цілому нові європейські закони дещо спростять життя рядовим власникам дронів: «Раніше дрони практично жодним чином не регулювалися на міжнародному рівні. Певні документи, особливо що стосуються технічної комплектації, кожна країна так чи інакше розробляла, але тепер вони приведуть свої документи у відповідність загальним правилам. Поява універсального законодавства сильно спростить життя власникам дронів, які багато подорожують краї-

нами Європейського Союзу, бо їм не потрібно буде в кожній окремій країні вивчати правила. Для державних структур з'явиться виклик, адже потрібно буде переглядати власні регулюючі акти, а от з точки зору приватних власників все стане простіше» [6].

Україна, попри доволі суворе законодавство в сфері малої авіації, залишається «вольницею» для безпілотної авіації. Перші правові норми для дронів були прийняті в нашій країні лише в 2018 році. Враховуючи курс України на євроінтеграцію та підписану угоду про асоціацію з Європейським союзом та маючи намір ввійти в спільний європейський авіаційний простір, восени 2019 року Державна авіаційна служба України оприлюднила проект загальних правил експлуатації дронів. Зміни торкнулися максимальної висоти польотів без попереднього узгодження з контролюючими органами: в новій версії дозволено польоти на висоті 120 м у контрольованому повітряному просторі та 50 м – у повітряному просторі військових і спеціальних зонах (у попередній версії – до 50 м у вільному просторі, повна заборона польотів у спецзоні). Раніше обмежену в 500 м від пілота максимальну дальність польоту змінено на польоти в межах прямої видимості (VLOS). Водночас усе ще заборонено польоти дронів без попереднього узгодження над скупченнями людей на вільному просторі та над місцями щільної забудови. Він торкнувся, зокрема, і порядку використання дронів вагою до 2 кг (часто використовуються ЗМІ для ведення зйомки). Згідно з проектом, дронам тепер не можна підніматися вище 50 м, літати над дорогами, лініями електропередач, скупченнями людей, держустановами, приватними садибами, а якщо це необхідно, заявку варто подавати не пізніше ніж 10 днів до польоту [8].

Нещодавно Верховна Рада України розглядала Проект Закону «Про внесення змін до Повітряного кодексу України щодо удосконалення законодавчого врегулювання у сфері безпілотної авіації», метою якого є удосконалення чинного регулювання в сфері безпілотної авіації, встановлення для користувачів БПЛА та дистанційних пілотів сучасних, чітких та простих норм, що

підвищать рівень безпеки використання дронів [9].

Зазначений документ дає сучасне визначення поняттям «безпілотна авіаційна система», «безпілотне повітряне судно», «дистанційний пілот». Крім того, він встановлює обов'язковість отримання сертифіката експлуатанта, передбачає формування засад для створення спрощеної системи обліку дронів, що не потребують отримання сертифікату типу та їх експлуатантів, встановлює окремі вимоги до підготовки та компетенції дистанційного пілота.

Також, законопроект враховує ще один не менш важливий нюанс, а саме – страхування відповідальності пілота перед третіми особами. Це є досить актуальним, особливо, якщо польоти відбуваються в межах населених пунктів, об'єктів промисловості або інфраструктури, над місцями масового скупчення людей.

До вже запропонованих змін в українське законодавство, також необхідно додати й ліцензування з чітким поділом за типами літальних апаратів на базі потенційної загрози, яку вони можуть представляти (подібно до видачі прав на керування наземними транспортними засобами). Це теоретично може сприяти безпеці в повітрі та для наземних об'єктів.

Крім того, реєстрація БПЛА повинна мати характер повідомлення, а процедура – максимально простою. В ідеалі – здійснюватися через Інтернет і зі сплатою суми, необхідної лише для покриття витрат на утримання відповідного веб-ресурсу.

Також важливим аспектом є отримання відповідної освіти і допуску особи, яка забезпечує польоти та сертифікації БПЛА відповідними установами. Набуття практичного досвіду операторами дозволить у подальшому усувати технічні проблеми та попереджати вплив зовнішніх факторів. Крім того, повинна бути передбачена відповідальність оператора БПЛА, що спричинив авіаційну подію, та відшкодування заподіяних збитків.

**Висновки.** Отже, хоча дрони увійшли в наше життя досить недавно, й галузь безпілотників продовжує своє становлення та формування, однак є очевидними можливі потенційні загрози від їх неправомірного використання.

Тому запровадження законодавчого регулювання використання дронів в Україні є нагальним питанням, яке потребує оперативного вирішення з врахуванням досвіду провідних країн світу.

### Література

1. Martsenko N. Determining the place of artificial intelligence in civil law. *Studia Prawnoustrojowe*. 2020. № 47. URL: <https://doi.org/10.31648/sp.5279> (дата звернення: 02.12.2022).

2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text) (дата звернення: 02.12.2022).

3. Du H., Heldeweg M.A. An experimental approach to regulating non-military unmanned aircraft systems. *International Review of Law, Computers & Technology*. 2018. P. 3-4.

4. Григоров О.М. Правова регламентація використання цивільних безпілотних літальних апаратів: стандарти ІКАО та практика України. *Recht der Osteuropäischen Staaten*. 2020. № 2. С. 14-17.

5. Світовий досвід правового регулювання використання безпілотників. Інформаційна довідка, підготована Європейським інформаційно-дослідницьким центром на запит народного депутата України. 2016. URL: [https://radaprogram.org/sites/default/files/infocenter/iblications/drone\\_use\\_regulation\\_worldwide.pdf](https://radaprogram.org/sites/default/files/infocenter/iblications/drone_use_regulation_worldwide.pdf).

6. Масний В. Від нині дрони в законі. Аналітика: Київ, 2019. URL: <https://www.google.com.ua/amp/s/www.ukrinform.ua/amp/rubricotechnology/2721021-vidnini-droni-v-zakoni-pokilise-v-evropi.html>. (дата звернення: 02.12.2022).

7. Heyns C. Міжнародно-правова база, що регулює використання озброєних безпілотників. *Міжнародне порівняльне право*. 2016. № 65(4). С. 791-827.

8. Державіаслужба України переглянула обмеження на польоти дронів у бік збільшення ваги, дальності та висоти польоту. URL: <https://ua.interfax.com.ua/news/general/533595.html> (дата звернення: 02.12.2022).

9. Проект Закону «Про внесення змін до Повітряного кодексу України щодо удосконалення законодавчого врегулювання у сфері безпілотних повітряних суден цивільної авіації». URL:

[http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=69235](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=69235) (дата звернення: 02.12.2022).

### References

1. Martsenko N. Determining the place of artificial intelligence in civil law. *Studia Prawnoustrojowe*. 2020. № 47. URL: <https://doi.org/10.31648/sp.5279> (data zvernennya: 02.12.2022).

2. Konventsija pro mizhnarodnu tsyvilnu aviatsiyu 1944 r. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text) (data zvernennya: 02.12.2022).

3. Du H., Heldeweg M.A. An experimental approach to regulating non-military unmanned aircraft systems. *International Review of Law, Computers & Technology*. 2018. P. 3-4.

4. Hryhorov O.M. Pravova rehlamentatsiya vykorystannya tsyvilnykh bezpilotnykh litalnykh aparativ: standarty IKAO ta praktyka Ukrayiny. *Recht der Osteuropäischen Staaten*. 2020. № 2. S. 14-17.

5. Svitovyy dosvid pravovoho rehulyuvannya vykorystannya bezpilotnykiv. Informatsiyna dovidka, pidhotovana Yevropeyskym informatsiyno-doslidnytskym tsentrom na zapyt narodnoho deputata Ukrayiny. 2016. URL: [https://radaprogram.org/sites/default/files/infocenter/iblications/drone\\_use\\_regulation\\_worldwide.pdf](https://radaprogram.org/sites/default/files/infocenter/iblications/drone_use_regulation_worldwide.pdf).

6. Masnyy V. Vid nyni drony v zakoni. Analityka: Kyiv, 2019. URL: <https://www.google.com.ua/amp/s/www.ukrinform.ua/amp/rubricotechnology/2721021-vidnini-droni-v-zakoni-pokilise-v-evropi.html>. (data zvernennya: 02.12.2022).

7. Heyns C. Mizhnarodno-pravova baza, shcho rehulyuye vykorystannya ozbrojenykh bezpilotnykiv. *Mizhnarodne porivnyalne pravo*. 2016. № 65(4). S. 791-827.

8. Derzhaviasluzhba Ukrayiny perehlyanula obmezheniya na poloty droniv u bik zbilshennya vahy, dalnosti ta vysoty polotu. URL: <https://ua.interfax.com.ua/news/general/533595.html> (data zvernennya: 02.12.2022).

9. Proekt Zakonu «Pro vnesennya zmin do Povitryanoho kodeksu Ukrayiny shchodo udoskonalennya zakonodavchoho vrehulyuvannya u sferi bezpilotnykh povitryanykh suden tsyvilnoyi aviatsiyi». URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=69235](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=69235) (data zvernennya: 02.12.2022).

## LEGAL REGULATION OF THE USE OF UNMANNED AIRCRAFT IN CIVIL AVIATION OF UKRAINE

National Aviation University  
Liubomyra Huzara Avenue, 1, 03680, Kyiv, Ukraine  
E-mail: iryna.slobodska@npp.nau.edu.ua

**Purpose:** research into the legal regulation of the use of unmanned aerial vehicles in the civil aviation of Ukraine - technical requirements, safety standards, the creation of special flight zones, qualification requirements for remote flights and other issues are of practical importance for increasing the effectiveness of cooperation between Ukraine and the EU in aviation industry and creation of a modern legal framework.

**Research methods:** this scientific work was written by the authors using generally recognized methods of scientific knowledge, such as formal, comparative-legal, analytical, system-structural and other methods.

**Results:** the legal regulation of the use of unmanned aerial vehicles in the civil aviation of the European Union and Ukraine was investigated, existing gaps in the current legislation of Ukraine were pointed out, the author's recommendations were given to overcome such shortcomings by reforming the current national legislation. **Discussion:** the discussion in this study is devoted to the peculiarities of the legal regulation of the use of unmanned aerial vehicles in the civil aviation of the European Union and Ukraine, as well as identifying the pros and cons of the new draft law, dedicated to the regulation of the specified issue.

According to the provisions of the Convention on International Civil Aviation of 1944 (Chicago Convention), a type of aircraft is an unmanned aircraft, the flight of which in the sovereign airspace is possible only with the permission of a state party to the convention in areas open to civil aircraft flights. This is actually the only provision of the universally recognized Chicago Convention dedicated specifically to unmanned aerial vehicles.

As the number of unmanned aerial vehicles began to increase, ICAO developed a number of standards in this area. Gradually, ICAO member states, within the framework of domestic legislation, began to develop their own legal models in order to eliminate legal "gaps" regarding the use of unmanned aerial vehicles.

Considering Ukraine's course towards European integration, the signed association agreements with the European Union and the gradual creation of a common aviation space, our state needs not only to create new legal norms regarding the use of unmanned aerial vehicles, but also to review the ones that have already been created. That is why the issue of legal regulation of the use of unmanned aerial vehicles in the civil aviation of Ukraine is still relevant today.

Although drones have entered our lives quite recently and the field of drones continues to form and take shape, the possible potential threats from their misuse are obvious. Therefore, the introduction of legislative regulation of the use of drones in Ukraine is an urgent issue that requires an urgent solution, taking into account the experience of the leading countries of the world.

**Key words:** unmanned aerial vehicles; the 1944 Chicago Convention on International Civil Aviation; international standard; SAP; EAAB; EU; concept; EU regulation.

Стаття надійшла до редакції 02.12.2022