

І. В. Поліщук,

старший викладач

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-3518-7106>

В. В. Меланіч,

здобувач вищої освіти другого (магістерського) рівня

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ СТВОРЕННЯ І ВИКОРИСТАННЯ БПЛА В УКРАЇНІ

Національний авіаційний університет

проспект Любомира Гузара, 1, 03058, Київ, Україна

E-mails: inna.polishchuk@npp.nau.edu.ua, 6277507@stud.nau.edu.ua

Мета: дослідити та проаналізувати стан правового регулювання створення та використання безпілотних літальних апаратів в Україні з окресленням сучасної оцінки ризиків та безпеки і перспектив розвитку БПЛА з урахуванням технологічних, економічних та соціальних аспектів.

Методи дослідження: для досягнення зазначеної мети у роботі були використані загальнонаукові методи: системного аналізу аналізу та синтезу, формальної логіки, діалектики, узагальнення та прогнозування, а також спеціальні юридичні методи: системно-функціональний, порівняльно-правовий, формально-юридичний. **Результати:** стверджується важливість правового регулювання створення і використання БПЛА в Україні, його реформування у зв'язку зі швидким розвитком технологій та актуалізацією потреб, обумовлених євроінтеграційними процесами та умовами воєнного стану в країні. Вбачається необхідним при цьому не лише вдосконалення існуючих нормативно-правових актів, пов'язаних з безпілотними літальними апаратами, а й прийняття окремого спеціального закону, який би уніфікував всі аспекти належного правового регулювання використання БПЛА відповідно до міжнародних та європейських стандартів, юридично закріпив процедури та правила для потенційних учасників швидкозростаючого ринку безпілотних літальних апаратів. **Обговорення:** використання БПЛА повинно регулюватися в залежності від ризику кожної конкретної операції, а не бути стандартизованим; легалізація повністю автоматизованих БПЛА, які керуються за допомогою штучного інтелекту; процедурність використання БПЛА у правоохоронній діяльності; дерегуляція використання повітряного простору для зменшення ризику зіткнення БПЛА з іншими повітряними суднами та між собою.

Ключові слова: безпілотні літальні апарати; оператор БПЛА; безпілотні послуги; безпека використання БПЛА; авіаційні правила; повітряний простір України; гармонізація законодавства; євроінтеграція.

Постановка проблеми та її актуальність. Безпілотні літальні апарати (БПЛА) набувають все більшої популярності та стають одним з найбільш розвинених напрямів авіаційної техніки в сучасному світі. Зростаючий попит на БПЛА пояснюється їх універсальністю, мобільністю, можливістю застосування в різноманіт-

них сферах, що забезпечує потребу у вирішенні завдань різної складності. Нормативно-правове регулювання відіграє ключову роль у підтримці технологічного розвитку БПЛА в Україні, визначаючи пріоритетні напрямки та забезпечуючи доступність інновацій при створенні та безпеці їх використання.

Очевидно, що безпілотні літальні апарати показали свою ефективність застосування у багатьох сферах людського життя як цивільних, так і військових. Особливої актуальності і значення вони набули в умовах правового режиму воєнного стану, в якому зараз перебуває країна, ставши важливим елементом сучасної війни. Розширення можливостей використання безпілотних літальних апаратів цивільного призначення в оборонних цілях стало основною ініціативою для перегляду системи нормативно-правового регулювання, спрямованого на усунення правових прогалин у регулюванні функціонування нового класу повітряних суден, порядку та безпеки їх використання військовими і цивільними особами.

Враховуючи курс України на євроінтеграцію, укладені угоди про асоціацію з Європейським Союзом, удосконалення правового регулювання створення та використання БПЛА в Україні є важливою складовою гармонізації національного законодавства з європейськими та міжнародними нормами, що допоможе нашій країні інтегруватися в європейський спільний авіаційний ринок та забезпечити безпеку використання БПЛА як на цивільному, так і на військовому рівнях.

Аналіз досліджень і публікацій з проблеми. Науковим дослідженням проблем правового регулювання використання БПЛА займалися такі вітчизняні та зарубіжні вчені, як О.М. Бандурка, Л.Ю. Грекова, О.В. Гусар, Ю.О. Демченко, І.М. Єфіменко, Н.В. Жмур, В.В. Костицький, І.М. Кравчук, С.І. Кравченко, Н.Б. Новицька, С.М. Науменко, І.С. Похиленко, А.А. Саковський, В.В. Сокурено, І.М. Сопілко, Ю.Ю. Юринєць, Du H., M.A. Heldeweg, E. Stacker, E. Rivera та інші. Проте, все ще існує потреба в подальших дослідженнях правового регулювання створення та використання БПЛА з урахуванням сучасних реалій та перспектив розвитку авіаційної галузі України, для формування комплексного розуміння цієї проблеми.

Виклад основного матеріалу дослідження. В контексті глобалізаційного розвитку технологій створення безпілотних літальних апаратів є одним із найперспективніших напрямків технологічного розвитку авіації. Протягом останніх років розробка різних типів і класів БПЛА ак-

тивно проводиться практично всіма індустріально розвиненими країнами світу. Дана техніка ефективно використовується для виконання різноманітних військових та цивільних завдань. Таке широке впровадження безпілотників потребує детального правового регулювання діяльності, пов'язаної з їх використанням [1].

Правове регулювання використання БПЛА залишається недосконалим і спірним у багатьох країнах світу, законодавство яких обмежує сферу застосування БПЛА або встановлює жорсткі умови для здійснення польотів, їх ліцензування, ідентифікацію та інші вимоги. У багатьох країнах діють загальні правила використання БПЛА, «зокрема: завжди тримати апарат в полі зору, не перевищувати дозволу висоту, не здійснювати польоти в зоні аеропортів та стратегічних об'єктів, а також уникати наближення до людей і тварин» [2].

Деякі правила використання БПЛА встановлені Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію (Чиказькою конвенцією), підписаною в 1944 році, відповідно до статті 8 якої, «польоти будь-яких безпілотних апаратів над територією іншої держави заборонені без її дозволу» [3]. Додатки до Конвенції включають стандарти та правила для ліцензування пілотів, виконання операцій та підтримання льотної придатності літальних апаратів. Вони також вимагають використовувати безпілотні літальні апарати у повітряних коридорах цивільної авіації таким чином, щоб забезпечити безпеку цивільних авіаційних перевезень.

На сьогодні в Європейському Союзі діє нормативно-правова база для регулювання польотів БПЛА, яка включає: Делегований Регламент Європейської Комісії «Про безпілотні літальні системи та операторів безпілотних літальних систем третіх країн», загальні правила в галузі цивільної авіації та створення Агентства з безпеки польотів Європейського союзу. Згідно з регламентом № 216/2008 про загальні правила у сфері цивільної авіації та про створення Європейського агентства з авіаційної безпеки, дане агентство має компетенцію регулювати використання безпілотних літальних апаратів з масою понад 150 кг. Використання інших категорій

БПЛА підпадає під регулювання національних органів держав-членів у сфері цивільної авіації [4, с. 4].

Також важливо відзначити положення Ризької декларації, що була прийнята державами Європейського Союзу на конференції у Ризі у 2015 році. Ця декларація визначила основні принципи нормативно-правової основи для використання безпілотних літальних апаратів у Європі, а саме:

- оператор безпілотного літального апарату має нести відповідальність за його використання;

- повинна бути забезпечена можливість ідентифікації цього апарату, наприклад, за допомогою ID-чипу;

- державні органи та промисловість повинні інвестувати кошти у технології та стандарти, необхідні для впровадження безпілотних літальних апаратів в авіаційну систему ЄС;

- безпілотні літальні апарати мають розглядатися як новий вид повітряних суден, і їх використання повинно регулюватися в залежності від ризику кожної конкретної операції;

- суспільне прийняття безпілотних послуг має вирішальне значення. Необхідно забезпечити гарантії конфіденційності та захисту персональних даних.

- правила безпеки для безпілотних літальних апаратів повинні бути розроблені невідкладно на рівні ЄС [5, с. 8].

Таким чином, Ризька декларація, на думку І. Похиленко, «заклала основу для подальшого розвитку нормативно-правової бази використання БПЛА в Європі. Вона слугує орієнтиром для усіх зацікавлених у безпечному та відповідальному використанні БПЛА» [6, с. 401].

Створення системи законодавчого регулювання використання БПЛА є однією з вимог інтеграції України до Європейського Союзу. Формування системи національно-правового регулювання дій по використанню безпілотних літальних апаратів в Україні на сьогодні базується на таких основних напрямках: введення оперативних обмежень на польоти БПЛА цивільної авіації; визначення адміністративно-правових процедур видачі дозволів на політ,

ліцензій для їх дистанційних пілотів, створення системи автоматизації подання заявок на політ безпілотних апаратів і встановленням правил з урахуванням всіх необхідних вимог безпеки на цьому ринку.

Глобальною тенденцією є визначення критеріїв, яким повинні відповідати безпілотні літальні апарати, щоб їх можна було використовувати без необхідності отримання попереднього дозволу від органів влади. Згідно з п. 4 ч. 8 ст. 39 Повітряного кодексу України наразі це безпілотні повітряні судна, максимальна злітна вага яких не перевищує 20 кілограмів і які використовуються для розваг, в освітньому процесі для здобуття позашкільної освіти, у науковій та спортивній діяльності [7]. Відповідно до пункту 4 розділу II Правил використання повітряного простору, «польоти безпілотних ПС масою до 20 кг включно виконуються без подання заявок на ВПП, без отримання дозволів на ВПП» [8].

Загалом, аналізуючи норми повітряного законодавства України, можна зробити висновок, що обов'язковою умовою для класифікації безпілотних літальних апаратів як повітряних суден є їх реєстрація в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України. В іншому випадку такий апарат вважається лише пристроєм для розваг, а не транспортним засобом. Згідно з Авіаційними правилами України [8], існує реєстр, де реєструються всі безпілотні літальні апарати, вагою понад 25 кг. Однак для належного регулювання потрібна сертифікація та ліцензування БПЛА, які вже включені до реєстру. Процес сертифікації включає детальний технічний огляд та перевірку відповідності встановленим нормам та стандартам щодо безпеки, надійності та ефективності. Дана процедура охоплює аналіз конструкції, автопілотів, систем управління, датчиків та інших компонентів БПЛА. Ліцензування операторів безпілотних літальних апаратів, особливо тих, які експлуатують апарати з масою понад 25 кг і зареєстровані в реєстрі, вимагає підготовки спеціальної документації і дотримання встановлених правил і обмежень. Окрім цього, оператор повинен володіти відповідною кваліфікацією та знаннями з безпеки польотів, правилами експлуатації безпілотних літальних апаратів,

процедурами отримання дозволів та іншими вимогами, встановленими компетентними органами. На нашу думку, усе таки, більш доцільно розглядати питання сертифікації та ліцензування після завершення воєнного стану, оскільки поточні умови можуть ускладнити всі процеси та вплинути на швидкість і ефективність впровадження БПЛА військовими та правоохоронними органами.

Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо застосування правоохоронними органами безпілотних повітряних суден та протидії їх незаконному використанню», який набув чинності 2 серпня 2023 року було передбачено розширення повноважень правоохоронних органів щодо використання БПЛА з метою створення ефективної системи запобігання терористичним актам. Також передбачено регулювання у сфері експлуатації цивільних БПЛА шляхом прийняття відповідних авіаційних правил.

Акцентуючи увагу на даному законі, необхідно підкреслити, що ним було внесено зміни до Повітряного кодексу України, зокрема у визначенні базової термінології безпілотної авіації. Він також надав державі пріоритет у використанні повітряного простору України для захисту важливих державних об'єктів, розширив повноваження деяких правоохоронних органів у сфері безпеки цивільної авіації та надав державі пріоритет у використанні повітряного простору України для захисту важливих державних об'єктів, проведення операцій із підтримання громадської безпеки і порядку, а також протидії правопорушенням. Крім того, закон заклав основи для створення системи ідентифікації цивільних безпілотних повітряних систем.

Разом з тим доцільним вбачається «створення окремого закону, який би вирішив існуючі суперечності та прогалини у сфері використання БПЛА співробітниками правоохоронних органів. Цей закон повинен визначити права, обов'язки та відповідальність всіх учасників за пошкодження та несанкціоноване використання безпілотників, а також врегулювати порушення прав та обов'язків громадян, напрямки і особливості використання БПЛА, наприклад, застосу-

вання безшумних апаратів під час оперативнорозшукових заходів» [9, с. 8].

Сьогодні повітряний простір України закритий для польотів цивільних повітряних суден і використовувати БПЛА можуть представники відповідних органів та спецслужб для виконання спеціальних завдань, зокрема у військовій сфері. «Безпілотні літальні апарати або повітряні судна входять у трійку найважливіших потреб для українських сил безпеки та сил оборони, технологічно підсилюють наших військових на фронті. Вони мають різноманітне застосування, що включає цілодобове патрулювання, доставку вантажів до важкодоступних районів, охорону об'єктів, коригування вогню артилерії, аерофоторозвідки, отримання актуальних просторових даних, радіоелектронної розвідки та для сигналів зв'язку» [10]. Тому дедалі стрімкої популярності набувають безпілотні літальні апарати, які керуються за допомогою штучного інтелекту. Оскільки таким дроном може управляти людина, що не має великого досвіду і значно натренованих навичок пілотування. Можливе легалізування повністю автономних БПЛА у найближчому майбутньому, які можуть управлятися без участі людини-оператора. Такі безпілотні літальні апарати на основі штучного інтелекту повинні мати наступні характеристики як автономний режим функціонування завдяки спеціалізованому програмному забезпеченню, що дозволяє виконувати завдання без участі оператора; можливість багаторазового використання без потреби в екіпажі; здатність автономно коригувати маршрут і долати повітряні перешкоди. При цьому досить гостро постає питання визначення можливих суб'єктів, які будуть нести відповідальність за відшкодування шкоди, завданої БПЛА, керованими штучним інтелектом.

У наукових колах існують різні думки щодо визначення відповідальності за шкоду, завдану використанням технологій штучного інтелекту. Наприклад, А.В. Кирилук вважає, що «традиційним рішенням може бути впровадження інституту суворої відповідальності. Постає проблема визначення відповідальних суб'єктів, до яких можуть належати власники, оператори, проєктувальники та програмісти. Це створює

необхідність визначення та розподілу ступеня їхньої вини» [11]. Є.О. Мічурін пропонує різні підходи до відшкодування шкоди від використання технологій штучного інтелекту. Зокрема, «якщо робот із вмонтованим штучним інтелектом завдає шкоди, власник повинен відшкодувати її за правилами відповідальності за шкоду від джерела підвищеної небезпеки, якщо він порушив рекомендації виробника. Якщо шкода виникла через дефект штучного інтелекту з вини виробника або через відсутність попередження про потенційно шкідливі властивості в інструкції, відшкодування здійснюється за нормами відповідальності за шкоду, завдану дефектом товару. При придбанні споживачем виробу зі штучним інтелектом застосовуються норми законодавства про захист прав споживачів» [12, с. 72].

У свою чергу вважаємо, що відповідальна особа за шкоду, яка була завдана БПЛА, керованим штучним інтелектом, повинна визначатися на основі того, хто став причиною дії або бездіяльності штучного інтелекту, що призвело до шкоди. Це залежить від рівня автономії БПЛА на базі штучного інтелекту. Тому відшкодування шкоди, яку завдав такий БПЛА, за правилами відшкодування шкоди від джерел підвищеної небезпеки, не зовсім є коректним. Оскільки відшкодування шкоди, яка заподіяна джерелом підвищеної небезпеки, стосується використання певних транспортних засобів, механізмів чи обладнання, що можуть вийти з-під контролю людини, але не мають здатності приймати автономні рішення. Особливістю штучного інтелекту є його здатність самостійно приймати рішення, що може призводити не лише до невідконтрольності людини, а й до непередбачуваних дій і можливого завдання шкоди. Оскільки така шкода є непередбачуваною, то її заподіяння не відповідає поняттю діяльності, яка створює підвищену небезпеку для оточення.

Висновки. Отже, аналізуючи вищезазначене, можна зробити висновок, що, правове регулювання створення та використання БПЛА в Україні активно реформується у зв'язку зі швидким розвитком технологій та актуалізацією потреб, обумовлених євроінтеграційними процесами та умовами воєнного стану в країні. Вбачається необхідним при цьому не лише вдосконалювати існуючі нормативно-правові акти, пов'язані з

безпілотними літальними апаратами, а й прийняття окремого спеціального закону, який би уніфікував всі аспекти належного правового регулювання використання БПЛА відповідно до міжнародних та європейських стандартів, юридично закріпив процедури та правила для потенційних учасників швидкозростаючого ринку безпілотних літальних апаратів. Серед ключових питань, які також потребують вирішення: забезпечення необхідної кваліфікації та сертифікації для осіб, що мають намір пілотувати БПЛА; забезпечення захисту людей від можливого падіння такого апарату на них і визначення особи, що повинна нести за це відповідальність; дерегуляція використання повітряного простору для зменшення ризику зіткнення БПЛА з іншими повітряними суднами та між собою. Недостатньо врегульованим залишається питання використання безпілотних літальних апаратів у правоохоронній діяльності, особливо під час проведення оперативно-розшукової діяльності, що почасти призводить в суді до оскарження юридичних підстав використання оперативнотехнічних засобів або спеціальної техніки, які використовувалися за допомогою безпілотних літальних апаратів. Критично необхідним є законодавче визначення відшкодування збитків, заподіяних використанням БПЛА на базі штучного інтелекту, як особливого правопорушення, з покладенням обов'язку компенсації за шкоду на оператора такого БПЛА відповідно до принципів суворої відповідальності, враховуючи оцінку ризику для таких частково автономних систем.

Вдосконалення законодавства у цій сфері сприятиме забезпеченню авіаційної безпеки, ефективному та безпечному використанню БПЛА як у військових, так і в цивільних цілях; гармонізації національного законодавства з європейськими та міжнародними нормами, а також підвищенню правової визначеності, безпеки і конкурентоспроможності України на світовому ринку безпілотних технологій.

Література

1. Грекова Л.Ю., Демченко Ю.О. До питання правового регулювання використання безпілотних літальних апаратів в Україні. *Молодий вчений*. № 4 (56), С. 56-60. URL:

<http://molodyvcheny.in.ua/files/journal/2018/4/14.pdf>.

2. Кравчук І. Регулювання використання безпілотних літальних апаратів для моніторингу об'єктів. *Збірник матеріалів Міжнародної науково-технічної конференції «Перспективи телекомунікацій-2020»*, 13-17 квіт. 2020 р., м. Київ. URL: <http://conferenc.its.kpi.ua/proc/article/view/200895/200978>.

3. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text.

4. 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.

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

6. Похиленко І.С. Роль і значення безпілотних літальних апаратів у авіаційній діяльності. Альманах права. Правові засади нормотворчої діяльності: національний і зарубіжний досвід: До 75-річчя Інституту держави і права імені В.М. Корецького НАН України, 1949–2024. Випуск 15. Київ: Інститут держави і права імені В.М. Корецького НАН України, 2024. 688 с.

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

8. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України»: Наказ Держ. авіац. служби України від 11.05.2018 р. № 430/210. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1056-18#Text>.

9. Особливості застосування безпілотних літальних апаратів органами та підрозділами поліції: метод. рек. / А.А. Саковський, С.М. Науменко, С.І. Кравченко, І.М. Єфіменко та ін. Київ: Нац. акад. внутр. справ. 2022. 72 с.

10. Мамка Григорій. Безпілотники під час війни: законодавче врегулювання та відповідальність за порушення повітряного простору. Моніторинг законодавства. 25 черв. 2023 р. URL: <https://bdf.gov.ua/>.

11. Кирилюк А.В. Відповідальність штучного інтелекту. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/13507/Кирилюк%20А.%20В.%20Відповідальність%20штучного%20інтелекту.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

12. Мічурін Є.О. Правова природа штучного інтелекту. *Форум Права*. 2020. № 64 (5). С. 67–75. URL: <http://doi.org/10.5281/zenodo.4300624>.

References

1. Hrekova L.Yu., Demchenko Yu.O. Do pytannya pravovoho rehulyuvannya vykorystannya bezpilotnykh lital'nykh aparativ v Ukrayini. *Molodyy vcheny*. № 4 (56), S. 56-60. URL: <http://molodyvcheny.in.ua/files/journal/2018/4/14.pdf>.

2. Kravchuk I. Rehulyuvannya vykorystannya bezpilotnykh lital'nykh aparativ dlya monitorynhu ob'yektiv. *Zbirnyk materialiv Mizhnarodnoyi naukovo-tekhnichnoyi konferentsiyi «Perspektyvy telekomunikatsiy-2020»*, 13-17 kvit. 2020 r., m. Kyiv. URL: <http://conferenc.its.kpi.ua/proc/article/view/200895/200978>.

3. Konventsiya pro mizhnarodnu tsyvil'nu aviatsiyu 1944 r. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text.

4. 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.

5. Svitovyy dosvid pravovoho rehulyuvannya vykorystannya bezpilotnykh. Informatsiyna dovidka, pidhotovana Yevropeys'kym informatsiyno-doslidnyts'kym tsentrom na zapyt narodnoho deputata Ukrayiny. 2016. URL: https://radaprogram.org/sites/default/files/infocenter/iblications/drone_use_regulation_worldwide.pdf

6. Pokhilenko I.S. Rol' i znachennya bezpilotnykh lital'nykh aparativ u aviatsiyiniy diyal'nosti. Al'manakh prava. Pravovi zasady normotvorchoyi diyal'nosti: natsional'nyy i zarubizhnyy dosvid: Do 75-richchya Instytutu derzhavy i prava imeni V.M. Korets'koho NAN Ukrayiny, 1949–2024. Vypusk 15. Kyiv: Instytut derzhavy i prava imeni V.M. Korets'koho NAN Ukrayiny, 2024. 688 s.

7. Povitryanyy kodeks Ukrayiny: Zakon Ukrayiny vid 19.05.2011 r. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>.

8. Pro zatverdzhennya Aviatsiynykh pravyl Ukrayiny «Pravyla vykorystannya povitryanoho prostoru Ukrayiny»: Nakaz Derzh. aviats. sluzhby Ukrayiny vid 11.05.2018 r. № 430/210. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1056-18#Text>.

9. Osoblyvosti zastosuvannya bezpilotnykh lital'nykh aparativ orhanamy ta pidrozdilamy politsiyi: metod. rek. / A.A.Sakovskyy, S.M.Naumenko, S.I.Kravchenko, I.M.Yefimenkova in. Kyiv: Nats. akad. vnutr. sprav. 2022. 72 s.

10. Mamka Hryhoriy. Bezpilotnyky pid chas viyny: zakonodavche vrehulyuvannya ta vidpovidal'nist' za porushennya povitryanoho prostoru. Monitorynh zakonodavstva. 25 cherv. 2023 r. URL: <https://bdf.gov.ua/>.

11. Kyrylyuk A.V. Vidpovidal'nist' shtuchoho intelektu. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/13507/Kyrylyuk%20A.%20V.%20Vidpovidal'nist'%20shtuchoho%20intelektu.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

12. Michurin YE.O. Pravova pryroda shtuchoho intelektu. *Forum Prava*. 2020. № 64 (5). S. 67–75. URL: <http://doi.org/10.5281/zenodo.4300624>.

Inna Polishchuk, Vladislav Melanich

PROBLEMS AND PROSPECTS OF LEGAL REGULATION OF THE CREATION AND USE OF BPL IN UKRAINE

National Aviation University
Lubomyr Huzar Avenue, 1, 03680, Kyiv, Ukraine
E-mails: inna.polishchuk@npp.nau.edu.ua, 6277507@stud.nau.edu.ua

Purpose: to investigate and analyse the state of legal regulation of the creation and use of unmanned aerial vehicles in Ukraine, outlining the current risk and safety assessment and prospects for the development of UAVs, taking into account technological, economic and social aspects. **Research methods:** to achieve this goal, the author used general scientific methods: systematic analysis, analysis and synthesis, formal logic, dialectics, generalisation and forecasting, as well as special legal methods: systemic-functional, comparative legal, formal legal. **Results:** the article argues the importance of legal regulation of the creation and use of UAVs in Ukraine, its reform due to the rapid development of technologies and the actualisation of needs caused by European integration processes and martial law in the country. It seems necessary not only to improve the existing regulations related to unmanned aerial vehicles, but also to adopt a separate special law that would unify all aspects of proper legal regulation of the use of UAVs in accordance with international and European standards, and legally establish procedures and rules for potential participants in the rapidly growing market of unmanned aerial vehicles. Improving legislation in this area will help ensure aviation safety, efficient and safe use of UAVs for both military and civilian purposes; harmonise national legislation with European and international standards; and increase legal certainty, security and competitiveness of Ukraine in the global market for unmanned technologies. **Discussion:** the use of UAVs should be regulated depending on the risk of each particular operation, rather than being standardised; legalisation of fully automated UAVs controlled by artificial intelligence; procedural aspects of using UAVs in law enforcement; deregulation of the use of airspace to reduce the risk of collision between UAVs and other aircraft and between them.

Key words: unmanned aerial vehicles; UAV operator; unmanned services; safety of UAV use; aviation regulations; Ukrainian airspace; harmonisation of legislation; European integration.

Стаття надійшла до редакції 13.09.2024