

С. О. Філіппов,

доктор юридичних наук, кандидат психологічних наук,

доцент, полковник

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-6700-4194>

І. П. Кушнір,

кандидат юридичних наук, підполковник

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-0286-7591>

М. В. Федорук,

молодший сержант

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНТРОЛЮ ЗА ПОВІТРЯНИМ ПРОСТОРОМ В КОНТЕКСТІ ПОВНОВАЖЕНЬ ДЕРЖАВНОЇ ПРИКОРДОННОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ: НОРМАТИВНИЙ АСПЕКТ

Національна академія Державної прикордонної служби України
імені Богдана Хмельницького
вул. Шевченка, 46, 29000, Хмельницький, Україна
E-mail: nadpsu@i.ua

***Мета** статті полягає у виробленні пропозицій щодо удосконалення контролю за повітряним простором як елементу забезпечення прикордонної безпеки. **Методи дослідження:** застосування системно-структурного методу і методу узагальнень дозволило виявити загальні тенденції застосування літальних апаратів у прикордонному повітряному просторі з незаконною метою і встановити пов'язані з цим правові проблеми. В результаті застосування формально-юридичного методу запропоновані шляхи вдосконалення законодавства. **Результати:** як результат наукового пошуку запропоновані напрями нормативно-правового регулювання у сфері контролю за повітряним простором у діяльності Державної прикордонної служби України. **Обговорення:** повноваження контролю за повітряним простором над смугою земної поверхні, що проходить уздовж державного кордону, покладені на Збройні Сили України. Водночас, у сучасних умовах у прикордонному просторі поширене протиправне використання літальних апаратів, які за особливостями конструкції та вагою не завжди можуть бути виявлені силами ППО ЗС України. Основна увага у статті зосереджена на аналізі досвіду з охорони державного кордону України, який демонструє, що фактично протидіють протиправному застосуванню літальних апаратів у прикордонному просторі підрозділи прикордонної служби. Сформульовані пропозиції щодо правового забезпечення контролю повітряного простору як елементу забезпечення прикордонної безпеки.*

***Ключові слова:** державний кордон; літальні апарати; контрабанда; дрони; взаємодія; повітряний простір; прикордонна безпека.*

Постановка проблеми та її актуальність. Законом України «Про державний кордон України» визначено, що охорона державного кордону України на суші, морі, річках, озерах та інших водоймах покладається на Державну прикордонну службу України (ДПСУ), а у повітряному та підводному просторі – на Збройні

Сили України (ЗСУ). Крім того, відповідно до Повітряного кодексу України контроль за дотриманням порядку використання повітряного простору України під час охорони державного кордону України, контроль польотів повітряних суден, що перетинають державний кордон України або виконують польоти в межах зон з

особливим режимом використання та у спеціальних зонах повітряного простору України, здійснюється підрозділами Повітряних Сил ЗСУ, правоохоронних органів та інших військових формувань, утворених відповідно до законів України. Разом із тим, у сучасних умовах поширене використання літальних апаратів, які за особливостями конструкції та вагою не завжди можуть бути виявлені силами протиповітряної оборони ЗС України, а у випадку виявлення, алгоритм дій є досить неочевидним. Досвід з охорони державного кордону України демонструє, що фактично силами та засобами ДПСУ здійснюється протидія використанню з протиправною метою таких літальних апаратів. Зокрема, у 2020 р. було виявлено, затримано та вилучено за незаконне переміщення підакцизних товарів через державний кордон 9 пілотованих та 13 безпілотних літальних апаратів (далі – БПЛА, дронів) різноманітних модифікацій. Це актуалізує дослідження питань правового забезпечення контролю за повітряним простором України силами та засобами ДПСУ.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Забезпечення контролю за повітряним простором для ефективної охорони кордону не є новим напрямом наукових досліджень. Разом із тим, не можна констатувати активність вітчизняних вчених у дослідженні правових аспектів цієї проблеми. Мультидисциплінарний характер даної тематики викликає переважно інтерес серед зарубіжних дослідників сфери прикордонної безпеки. Наприклад, застосуванню БПЛА в інтересах прикордонної безпеки присвячені роботи R. Koslowski, M. Schulzke, а також D. Bier, M. Feeney. При цьому перший авторський тандем є прихильником застосування дронів в охороні кордону, представники іншого вказують на непропорційно низький ефект їх використання у протидії правопорушенням на кордоні у поєднанні з ризиками розголошення персональних даних громадян, зібраних за допомогою дронів та іншими правовими проблемами [1; 2].

Мета дослідження полягає у напрацюванні пропозицій щодо нормативного забезпечення контролю за повітряним простором у контексті забезпечення прикордонної безпеки.

Виклад основного матеріалу.

1. *Правове регулювання перетинання державного кордону України повітряними суднами.* Перетинання повітряними суднами державного кордону (далі – ДК) України та іншої держави або політ, який виконується в повітряному просторі іншої держави (інших держав), є міжнародним польотом [3, п. 2]. Положенням про використання повітряного простору встановлено, що «повітряні судна перетинають ДК за спеціально виділеними маршрутами обслуговування повітряного руху (ОПР), тобто в обмеженій за висотою і шириною частині повітряного простору, призначеній для перетинання державного кордону» [4]. Поза цими маршрутами перетинання ДК можливе у ряді випадків, по суті, форс-мажорних, наприклад, для виконання аварійних робіт або виконання міжнародних домовленостей у випадку стихійного лиха або за дозволом Генерального штабу ЗС України та погодженням з Адміністрацією Державної прикордонної служби України або у разі виникнення під час польоту екстремальної ситуації, що створює загрозу безпеці польотів та життю людей, які знаходяться на борту повітряного судна.

Підставами для перетинання державного кордону цивільними та державними повітряними суднами, що виконують міжнародні польоти з посадкою/вильотом на/з території України, є дозвіл на виконання польотів та наявність плану польоту. Підставою для перетинання ДК цивільними ПС, що прямують транзитом через повітряний простір України, є наявність плану польоту [5]. Практично це означає, що до початку польоту з перетином ДК до органу ОПР подається інформація про це у форматі плану польоту ((flight plan) FPL). Важливо, що штурманська підготовка екіпажу, який виконує міжнародний політ, передбачає знання не тільки положення коридорів польоту, а й конфігурацію ДК [3].

Відповідно до Правил [3; 6] за 75–100 км до перетинання ДК України командир повітряного судна запитує у диспетчера відповідного органу обслуговування повітряного руху дозвіл на перетинання державного кордону та доповідає йому про ешелон (висоту) польоту і

розрахунковий час польоту ДК України. Під час перетинання ДК України екіпаж повітряного судна обов'язково доповідає диспетчеру фактичний час перетинання та ешелон (висоту) польоту.

Додатковою умовою здійснення польотів з перетинанням ДК також є наявність у повітряного судна авіаційного електров'язку з відповідним органом ОНР та працюючого прийомовідповідача – радіолокаційної системи спостереження SSR (якщо це передбачено конструкцією ПС). У разі відсутності дозволу на виконання польотів для перетинання ДК цивільними або державними ПС, що виконують міжнародні польоти з посадкою/вильотом на/з території України, або за відсутності плану польоту для транзитного польоту цивільного ПС через повітряний простір України орган ОНР терміново інформує про це органи управління ПС ЗС України та (за їхнім рішенням) забороняє чи дозволяє таким ПС вхід до повітряного простору України [6]. Повітряне судно, що перетнуло ДК України без відповідного дозволу або скоїло інші порушення правил перельоту через державний кордон України чи порядку ВПП України, вважається повітряним судном-порушником і примушується до посадки, якщо воно не виконує вимоги органів ОНР або управління повітряним рухом [7].

Авіаційними правилами України [6] закріплені умови використання польотів БПЛА, зокрема тих, які мають масу до 20 кг включно, та зазначено, що вони можуть використовуватись без подання заявок на ВПП, без отримання дозволів на ВПП, без інформування органів управління Повітряних Сил ЗС України, органів ДПСУ за умови дотримання таких вимог: польоти виконуються без перетинання ДК України; польоти виконуються поза межами встановлених заборон та обмежень ВПП, крім випадків, установлених Положенням про ВПП; польоти виконуються не ближче 5 км від зовнішніх меж злітно-посадкових смуг аеродромів або не ближче 3 км від зовнішніх меж злітно-посадкової смуги ЗПМ/вертодромів, крім випадків узгодження з експлуатантом аеродрому/ЗПМ/вертодрому; польоти виконуються не

ближче 500 м від пілотованих ПС; польоти не виконуються над: скупченням людей на відкритому просторі та над місцями щільної забудови; об'єктами (зонами), які визначені ДПСУ та відносно яких здійснюється охорона/державна охорона (за умови позначення території навколо цих об'єктів інформаційними знаками про заборону польотів безпілотних ПС та/або шляхом оприлюднення меж такої заборони), крім випадків виконання польотів за дозволом зазначених вище повноважних органів; польоти виконуються в межах прямої видимості; максимальна висота польоту не вище 120 м над рівнем земної (водної) поверхні; швидкість польоту безпілотного ПС складає не більше 160 км/год.

В інших випадках польоти безпілотного ПС масою до 20 кг включно та усі без винятку польоти безпілотного ПС масою більше 20 кг виконуються у межах спеціально встановлених зон та маршрутів з дотриманням вимог щодо подання заявок на ВПП, отримання дозволів та умов ВПП, інформування органів управління Повітряних Сил ЗС України, органів ДПСУ.

Водночас тимчасовим порядком використання повітряного простору України обмежене використання БПЛА без подання заявки, без отримання дозволів на ВПП, без інформування органів управління Повітряних Сил ЗС України, органів ДПСУ та інших органів [8].

Цікавим є досвід інших країн у використанні повітряного простору БПЛА. Зокрема, у діяльності цивільної авіації Бангладеш використання дронів обтяжене окрім загальних заборонених зон/територій та вікового цензу 18 років ще й необхідністю мати при собі документи: дозвіл, підтвердження страхування відповідальності; відомості про ім'я, адреса та номер телефону пілота БПЛА; відомості про обмеження експлуатації БПЛА, встановлені виробником [9]. Такі вимоги, з одного боку обмежують можливості правомірного використання законослухняними особами БПЛА, з іншого дозволяють правоохоронним органам своєчасно реагувати та не допускати численних порушень, у тому числі, й на ДК. На нашу думку, такі заходи щодо реєстрації, обов'язкового дозволу на використання усіх БПЛА (незалежно від ваги) у контрольованих

прикордонних районах є доречним для протидії порушенням прикордонного законодавства.

2. *Розмежування повноважень щодо контролю за повітряним простором України над територією вздовж державного кордону.* Стаття 1 Закону України «Про Збройні Сили України», частина 4 статті 2, стаття 27 Закону України «Про державний кордон України» розподіляють повноваження у сфері охорони державного кордону України між Державною прикордонною службою України та ЗС України. Охорона державного кордону України на суші, морі, річках, озерах та інших водоймах покладається на ДПСУ, а в повітряному та підводному просторі в межах територіального моря – на ЗС України [10; 11].

У Положенні про використання повітряного простору України у зоні з особливим режимом використання повітряного простору встановлюється особливий порядок виконання польотів та здійснення контролю за їх виконанням з боку органів управління Повітряних Сил ЗС України [4]. Зона з особливим режимом використання повітряного простору – це частина повітряного простору, що межує із забороненою зоною, та/або повітряний простір над смугою земної поверхні завширшки 25 кілометрів углиб території України, яка проходить уздовж державного сухопутного кордону та/або берегової смуги прикордонних озер та інших водойм, прилеглих до державного кордону, а також над смугою завширшки 22,2 кілометра (12 морських миль), яка проходить по береговій лінії Чорного та Азовського морів углиб цих морів (пункт 2 названого Положення).

У разі виконання польотів повітряних суден поза межами контрольованого повітряного простору ОПР на висоті не більш як 1500 метрів над середнім рівнем моря заявки на виконання польоту та використання повітряного простору не подаються. Це пов'язано з технічними можливостями Повітряних Сил ЗСУ. Це залишає відкритим питання контролю повітряного простору до 1500 метрів.

3. *Характеристика протиправного використання літальних апаратів на державному кордоні України.* Правопорушники найчастіше використовують літальні апарати для незакон-

ного переправлення через кордон тютюнових виробів, але сьогодні є приклади переміщення наркотичних засобів, зброї, бурштину, товарів медичного призначення. Найчастіше прикордонники виявляють ці дрони на державному кордоні, а особи, які ним керують, або власник, перебуваючи на значній відстані залишаються не виявленими, а отже не можуть бути притягнуті до відповідальності.

Для організованих груп характерним є застосування пілотованих літальних апаратів, які характеризуються високим рівнем «рентабельності». Пілоти мотопланерів, автожирів, інших малих літальних апаратів застосовують таку тактику: політ здійснюється на висоті, достатній для того, щоб візуально не бути виявленим прикордонниками. При перетині кордону вимикається двигун, на суміжній стороні двигун запускається. Місце скидання сигарет відзначається одержувачами за допомогою ліхтариків, аварійних сигнальних ракет. В іншому випадку – упаковки комплектуються GPS-трекерами. Останнім часом почастишали випадки, коли місце скидання сигарет обирається далеко від кордону, оскільки це значно звужує пошукові можливості прикордонної служби

Для підтвердження наведемо низку прикладів:

листопад 2019 р. – на ділянці Чопського прикордонного загону припинено переправлення 4,5 тис. пачок сигарет в Угорщину з використанням дрону;

грудень 2019 р. – на ділянці Мукачівського прикордонного загону – стеження за рухом прикордонних нарядів за допомогою квадрокоптера;

серпень 2019 р. – на ділянці Мукачівського прикордонного загону здійснено переліт квадрокоптера з Румунії та посадка на території одного з помешкань. При виявленні прикордонниками місця знаходження квадрокоптера був здійснений напад на офіцера з боку місцевих жителів;

березень 2020 р. – на ділянці Чопського прикордонного загону прикордонники перехопили легкий літальний апарат, який, вірогідно, використовували з протиправною метою;

квітень 2020 р. – прикордонники Львівського прикордонного загону зупинили спробу незаконного переправлення товарів медичного призначення через кордон за допомогою безпілотного літального апарату;

грудень 2020 р. – мотопланер, пілотований 44-річним громадянином України, який незаконно переміщував 8000 пачок сигарет (вартістю у Польщі 25 тис. євро), через неполадки двигуна впав на польський території на ділянці Надбужанського загону польської прикордонної служби.

Отже, літальні апарати найчастіше застосовуються правопорушниками для переправлення через державний кордон тютюнових виробів. Але також можуть використовуватися для спостереження за рухом прикордонних нарядів, фіксації порядку несення служби за часом та способом; виявлення зручних місць для готування до вчинення або самого вчинення правопорушення з точки зору рельєфу місцевості, інших природно-географічних ознак, господарської активності місцевого населення; для переміщення різноманітних предметів, включно, зброї, наркотиків тощо.

Закордонний досвід також підтверджує постійне зростання кількості випадків застосування БПЛА правопорушниками з такою ж, як і в Україні метою та іноді в значно більших масштабах [7]. Зокрема, першим відомим у Китаї випадком транскордонного переміщення контрабандних товарів у великих розмірах за допомогою дронів вважається такий, у Шеньчжені, великому технологічному центрі (так звана Силіконова долина Китаю), у лютому 2018 року було заарештовано 26 осіб за вчинення за допомогою БПЛА та іншого обладнання контрабанди смартфонів загальною вартістю близько 80 мільйонів доларів із Гонконгу в Шеньчжень. Дані особи зазвичай діяли по 5 годин 15 ночей на місяць, переправляючи від 10000 до 15000 смартфонів за ніч [12].

4. *Заходи протидії транскордонним злочинам у повітряному просторі.* Найближчим часом підлягають суттєвому кількісному нарощенню засоби дистанційного контролю значних ділянок повітряного простору, де

прогнозовано збільшується кримінальна активність. Правовими проблемами, що актуалізуються у зв'язку з цим, є захист даних приватного життя, які фіксуються у прикордонні під час моніторингу з повітря, а також проблеми, пов'язані зі знищенням або пошкодженням приватних літальних апаратів в неочевидних умовах припинення правопорушення.

Це потребує ретельної нормативної регламентації для того, щоб жителі прикордонних областей чітко розуміли правила використання повітряного простору в контрольованих прикордонних районах, а прикордонники мали нормативний інструмент для ефективної протидії правопорушенням.

Загалом, у світі ситуація із заходами протидії йде шляхом технічної дуелі між правопорушником і правоохоронцем. Наприклад, Службою митного і прикордонного контролю США (US CBP) витрачено мільйони доларів на розробку трьох систем виявлення малих літальних апаратів та безпілотних літальних апаратів у прикордонні. Два з цих проєктів були скасовані протягом семирічного періоду після того, як було встановлено, що їхні технічні можливості вже не відповідають сучасним вимогам. Проєкт був згорнутий у 2017 році після перевірок функціональності [7; 13, с. 37]. У 2013 році US CBP уклала контракт на 100 мільйонів доларів із радіолокаційною компанією з Нью-Йорку на технологію під назвою «виявлення надлегких літаків» або ULAD. Ця технологія також була визнана такою, що має обмежені можливості і не використовується. Тепер СВР перейшов до модифікованого продукту, створеного Міністерством оборони, під назвою LSTAR для радіолокаційного виявлення літальних апаратів. Але контрабандисти пристосовуються до розгортання цих систем у Каліфорнії та Аризоні, та, відповідно, змінюють географію своєї діяльності [7].

Зазначений спосіб протидії фактично є реактивним (у контексті реагування на ті виклики, які вже виникли, а не на випередження), він можливий лише за умови значного фінансування та в сучасних умовах є ефективним лише у випадку поєднання з іншими способами. Найважливішими серед них є економічні

(зменшення рентабельності «повітряної контрабанди»), правові (перегляд санкцій, передбачених за «повітряні правопорушення» на кордоні, можлива криміналізація переміщення окремих груп товарів через кордон), організаційні (щодо транскордонної правоохоронної співпраці) [14]. Сьогодні жодна держава світу не готова повністю протистояти незаконному використанню безпілотних літальних апаратів.

Очевидно, що разом із технічними можливостями забезпечення моніторингу уздовж державного кордону України особливу увагу слід приділити нормативній регламентації обов'язкової реєстрації, обліку БПЛА у контрольованих прикордонних районах з метою їхньої подальшої ідентифікації. Це дасть змогу не тільки виявляти БПЛА та його пілота, але й встановити особу власника літального апарату.

Посилення ДПСУ мобільними (портативними) технічними засобами виявлення та протидії БПЛА та зміцнення технічної складової протидії правопорушенням має супроводжуватися удосконаленням нормативно-правового регулювання. Установлення чітких правил та порядку використання БПЛА у контрольованих прикордонних районах дозволить органам та підрозділам ДПСУ ефективно протидіяти порушенням у повітряному просторі, забезпечити при цьому захист даних та запобігти обмеженням прав людини [15].

Висновки. З метою закріплення чітких механізмів унеможливлення використання повітряного простору у прикордонні з протиправною метою, необхідним є:

уточнити перелік об'єктів та територій, на які розповсюджуються повноваження ДПСУ, де заборонені польоти безпілотної авіації;

забезпечити повноваження органів та підрозділів ДПСУ на здійснення контролю за повітряним простором над територією уздовж державного кордону відповідними технічними можливостями виявлення та нейтралізації БПЛА та організаційно-правовими можливостями притягнення до відповідальності їхніх власників;

удосконалити порядок та правила використання літальних апаратів (зокрема конкре-

тизувати правила їхнього обліку, зберігання, переміщення у контрольованих прикордонних районах), посилити відповідальність за порушення правил (їх протиправне використання на державному кордоні та поблизу нього);

посилити взаємодію органів та підрозділів ДПСУ зі ЗСУ, правоохоронними органами та органами публічної адміністрації на окремих ділянках державного кордону України з правоохоронними органами суміжних держав із питань виявлення й протидії протиправному використанню літальних апаратів на державному кордоні; вдосконалити оперативне співробітництво з суміжною стороною, включно зі спільними розслідуваннями і обміном даними;

одночасно зі збільшенням парку сучасних технічних засобів, які застосовуються Державною прикордонною службою для ефективної боротьби з протиправним використанням літальних апаратів, передбачити нормативно-правове забезпечення захисту даних, а також застосування техніки, яка пошкоджує або знищує ту, що використовується правопорушниками.

Література

1. Koslowski R., Schulzke M. Drones Along Borders: Border Security UAVs in the United States and the European Union. *International Studies Perspectives*. Volume 19. Issue 4. November 2018. P. 305–324. URL: <https://doi.org/10.1093/isp/eky002>

2. Bier D., Feeney M. Drones on the Border: Efficacy and Privacy Implications. *Immigration Research and Policy Brief*. May 1, 2018. No. 5. URL: <https://www.cato.org/publications/immigration-research-policy-brief/drones-border-efficacy-privacy-implications>

3. Про затвердження Правил штурманського забезпечення польотів державної авіації України: наказ Міністерства оборони України від 23 лют. 2016 р. № 100. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0418-16/ed20160223#n32>.

4. Про затвердження Положення про використання повітряного простору України: постанова Кабінету Міністрів України від 06 груд. 2017 р. № 954. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954-2017-%D0%BF>.

5. Про затвердження Правил польотів цивільних повітряних суден у повітряному просторі України: наказ Міністерства інфраструктури України від 28 жовт. 2011 р. № 478. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1327-11>

6. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України»: наказ Державної авіаційної служби України, Міністерства оборони України від 11 трав. 2018 р. № 430/210. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1056-18>.

7. Філіппов С.О. Застосування літальних апаратів як тенденція розвитку транскордонної злочинності у цифровому світі. *Вісник Національної академії Державної прикордонної служби України. Юридичні науки*. 2018. Вип. 4. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vnadpcurn_2018_4_7.

8. Тимчасовий порядок використання повітряного простору України: наказ Державної авіаційної служби України від 31 трав. 2018 р. URL: https://ips.ligazakon.net/document/view/FN042940?an=215&ed=2018_05_31

9. Civil aviation circular on operating remotely piloted aircraft systems (RPAS) Issue: 01. January 2019. CAAB HQ, Kurmitola, Dhaka-1229 Bangladesh.

10. Про Збройні Сили України: Закон України від 06 груд. 1991 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1934-12#Text>

11. Про державний кордон України: Закон України від 04 лист. 1991 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12#Text>

12. Gangs used drones and pulleys to smuggle \$80 million in smartphones from Hong Kong, officials say. *The Washington Post*. April 2, 2018. URL: https://www.washingtonpost.com/news/morning-mix/wp/2018/04/02/gangs-used-drones-and-pulleys-to-smuggle-80-million-in-smartphones-officials-say/?noredirect=on&utm_term=.9960b6032c8c

13. Border security: Additional Actions Could Strengthen DHS Efforts to Address Subterranean, Aerial, and Maritime Smuggling. GAO-17-474: Published: May 1, 2017. Publicly Released: May 1, 2017. URL: <https://www.gao.gov/assets/690/684408.pdf>.

14. Filippov S. The Smuggling of Tobacco Products in Europe: Criminogenic Potential Capacity. *Baltic Journal of Law & Politics*. 2019. Vol. 12(1). P. 35–61. URL: <https://doi.org/10.2478/bjlp-2019-0002>.

15. Marin L. & Krajcikova K. Deploying drones in policing European borders: constraints and challenges for data protection and human rights. In A. Završnik (Ed.), *Drones and Unmanned Aerial Systems: Legal and Social Implications for Security and Surveillance*. 2016. P. 101–127. Springer International Publishing. URL: https://doi.org/10.1007/978-3-319-23760-2_6.

References

1. Koslowski R., Schulzke M. Drones Along Borders: Border Security UAVs in the United States and the European Union. *International Studies Perspectives*. Volume 19. Issue 4. November 2018. P. 305–324. URL: <https://doi.org/10.1093/isp/eky002>

2. Bier D., Feeney M. Drones on the Border: Efficacy and Privacy Implications. *Immigration Research and Policy Brief*. May 1, 2018. No. 5. URL: <https://www.cato.org/publications/immigration-research-policy-brief/drones-border-efficacy-privacy-implications>

3. Pro zatverdzhennya Pravyl shturmans'koho zabezpechennya pol'otiv derzhavnoyi aviatsiyi Ukrayiny: nakaz Ministerstva oborony Ukrayiny 23.02.2016 № 100. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0418-16/ed20160223#n32>.

4. Pro zatverdzhennya Polozhennya pro vykorystannya povitryanoho prostoru Ukrayiny: postanova KМУ 06.12.2017 № 954. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954-2017-%D0%BF>.

5. Pro zatverdzhennya Pravyl pol'otiv tsyvil'nykh povitryanykh suden u povitryanomu prostori Ukrayiny: nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrayiny 28.10.2011 № 478. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1327-11>

6. Pro zatverdzhennya Aviatsiynykh pravyl Ukrayiny «Pravyla vykorystannya povitryanoho prostoru Ukrayiny»: nakaz Derzhavnoyi aviatsiynoyi sluzhby Ukrayiny, Ministerstva oborony Ukrayiny 11.05.2018 № 430/210. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1056-18>.

7. Filippov S.O. Zastosuvannya lital'nykh aparativ yak tendentsiya rozvytku transkordonnoyi zlochynnosti u tsyfrovomu sviti. *Visnyk Natsional'noyi akademiyi Derzhavnoyi prykordonnoyi sluzhby Ukrainy*. Yurydychni nauky. 2018. Vyp. 4. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vnadpcurn_2018_4_7.
8. Tymchasovyy poriadok vykorystannya povitryanoho prostoru Ukrainy: nakaz Derzhavnoyi aviatsiynoyi sluzhby Ukrainy 31.05.2018 p. URL: https://ips.ligazakon.net/document/view/FN042940?an=215&ed=2018_05_31
9. Civil aviation circular on operating remotely piloted aircraft systems (RPAS) Issue: 01. January 2019. CAAB HQ, Kurmitola, Dhaka-1229 Bangladesh.
10. Pro Zbroyni Syly Ukrainy: Zakon Ukrainy vid 06.12.1991 p. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1934-12#Text>
11. Pro derzhavnyy kordon Ukrainy: Zakon Ukrainy 04.11.1991. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12#Text>
12. Gangs used drones and pulleys to smuggle \$80 million in smartphones from Hong Kong, officials say. *The Washington Post*. April 2, 2018. URL: https://www.washingtonpost.com/news/morning-mix/wp/2018/04/02/gangs-used-drones-and-pulleys-to-smuggle-80-million-in-smartphones-officials-say/?noredirect=on&utm_term=.9960b6032c8c
13. Border security: Additional Actions Could Strengthen DHS Efforts to Address Subterranean, Aerial, and Maritime Smuggling. GAO-17-474: Published: May 1, 2017. Publicly Released: May 1, 2017. URL: <https://www.gao.gov/assets/690/684408.pdf>.
14. Filippov S. The Smuggling of Tobacco Products in Europe: Criminogenic Potential Capacity. *Baltic Journal of Law & Politics*. 2019. Vol. 12(1). P. 35–61. URL: <https://doi.org/10.2478/bjlp-2019-0002>.
15. Marin L. & Krajcikova K. Deploying drones in policing European borders: constraints and challenges for data protection and human rights. In A. Zavrsnik (Ed.), *Drones and Unmanned Aerial Systems: Legal and Social Implications for Security and Surveillance*. 2016. P. 101–127. Springer International Publishing. URL: https://doi.org/10.1007/978-3-319-23760-2_6.

**ENSURING AIR SPACE CONTROL IN THE ACTIVITY
OF THE STATE BORDER GUARD SERVICE OF UKRAINE:
REGULATORY ASPECT**

Bohdan Khmelnytskyi National Academy of the State Border Guard Service of Ukraine
Shevchenko str., 46, 29000, Khmelnytsky, Ukraine
E-mail: nadpsu@i.ua

*The purpose of the article is to develop proposals for improving the control of airspace as a component of the border security. **Research methods:** the use of the system-structural method and the method of generalization made it possible to identify general trends in the use of aircraft in border airspace for illegal purposes and identify related legal problems. By applying the formal legal method, ways to improve the legislation have been proposed. **Results:** as a result of the scientific search, the directions of regulatory and legal regulation in the field of air space control in the activity of the State Border Guard Service of Ukraine have been proposed. **Discussion:** the Armed Forces of Ukraine have the authority to control the airspace over a strip of the Earth's surface running along the state border. At the same time, in modern conditions, illegal use of aircraft is widespread in the border area, which, due to their design features and weight, cannot always be detected by the Air Defense Forces of the Armed Forces of Ukraine. The main attention of the article is focused on the analysis of experience in protecting the state border of Ukraine, which demonstrates actual cases of detection of using such aircraft, which are mainly used near the state border for illegal purposes by the forces and means of the State Border Guard Service.*

That is why the article presents the results of a study of issues of legal support for control over the airspace of Ukraine as part of the activities of the State Border Guard Service of Ukraine. Also, in order to ensure the state border security, the proposals have been elaborated to counteract the illegal use of aircraft at the state border.

In particular, in order to improve control over the airspace of Ukraine in the activity of the state border service of Ukraine it is proposed to:

specify the list of objects and areas of the territory where unmanned aircraft flights are prohibited, which are under the protection and defense of the State Border Guard Service;

grant authority to the bodies and divisions of the State Border Guard Service to exercise control over the airspace of the territories along the state border, technical capabilities for detecting and neutralizing UAVs;

improve the procedure and rules for the use of aircraft (in particular, specify the rules for their registration, movement in controlled border areas), enhance responsibility for violations of the rules and their illegal use on and near the state border;

enhance the interaction of bodies and divisions of the state border guard service with the Armed Forces of Ukraine, law enforcement agencies and public administration bodies on certain sections of the state border of Ukraine, with law enforcement agencies of neighboring countries on identifying and countering the illegal use of aircraft on the state border;

increase the fleet of modern aircraft with high technical characteristics (aircraft, navigation and lifting), as well as other means used by the State Border Guard Service to effectively combat the illegal use of UAVs. This should be provided for in counteraction programs, especially when forming a budget for the purchase of equipment, the characteristics of which should be better than that used by offenders.

Keywords: state border; aircraft; smuggling; drones; interaction; airspace; border security.