

ЗАПРОВАДЖЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ВИКОРИСТАННЯ БЕЗПІЛОТНИХ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН В УКРАЇНІ: ПРОБЛЕМИ НОРМАТИВНОЇ ВИЗНАЧЕНОСТІ ТА ДОКАЗУВАННЯ

Старенький О.С.,
*доктор юридичних наук, доцент,
професор кафедри кримінальної юстиції
Національної академії внутрішніх справ
ORCID: 0000-0002-4517-726X*

Старенький О.С. Запровадження адміністративної відповідальності за порушення правил використання безпілотних повітряних суден в Україні: проблеми нормативної визначеності та доказування.

У статті здійснено науково-правовий аналіз законодавчих підходів до запровадження адміністративної відповідальності за порушення правил використання безпілотних повітряних суден в Україні у контексті проекту Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення, Кримінального кодексу України та Повітряного кодексу України щодо посилення відповідальності за правопорушення в галузі цивільної авіації після припинення або скасування воєнного стану в Україні» № 13600 від 05 серпня 2025 року. Досліджено зміст запропонованих змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення, зокрема введення нових статей 113-1 «Експлуатація безпілотних повітряних суден без дозволу» та 130-1 «Керування безпілотними повітряними суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції», спрямованих на формування спеціальної адміністративно-деліктної моделі реагування на порушення у сфері використання безпілотних авіаційних систем.

Обґрунтовано, що запропоновані законодавчі новели мають комплексний характер і поєднують елементи реєстраційно-облікового, дозвоільного та безпекового регулювання, що істотно відрізняє їх від традиційних складів адміністративних правопорушень у транспортній сфері. Встановлено, що конструкція статті 113-1 Кодексу України про адміністративні правопорушення фактично формує новий різновид технологічно зумовленого адміністративного делікту, реалізація якого залежить від належної ідентифікації безпілотного повітряного судна, визначення його технічних параметрів, встановлення правового режиму використання та підтвердження зв'язку між конкретним пристроєм і суб'єктом експлуатації. Водночас запропонована стаття 130-1 Кодексу України про адміністративні правопорушення відтворює превентивну модель відповідальності, подібну до існуючих транспортних деліктів, однак її механічне поширення на сферу використання безпілотних систем потребує додаткового нормативного узгодження з їх технічною та функціональною специфікою.

Проаналізовано взаємозв'язок запропонованих змін із положеннями Повітряного кодексу України щодо реєстрації та державного обліку безпілотних повітряних суден, а також виявлено проблеми нормативної визначеності, зокрема нечіткість співвідношення понять «експлуатація» і «виконання польоту», відсутність деталізованих процедур встановлення технічних характеристик пристрою та моменту виникнення відповідних обов'язків.

Особливу увагу приділено доказовому виміру реалізації запропонованої моделі відповідальності. Доведено, що у відповідних провадженнях визначальну роль відіграватимуть технічні дані, цифрові сліди використання безпілотних повітряних суден та результати спеціальних досліджень, що потребує нормативного закріплення процедур їх отримання, перевірки та фіксації.

Ключові слова: безпілотні повітряні судна, адміністративна відповідальність, доказування, цивільна авіація, державний облік Національної поліції України, Державний реєстр цивільних повітряних суден України.

Starenkyi O.S. Introduction of administrative liability for violations of the rules on the use of unmanned aircraft in Ukraine: problems of legal certainty and evidence.

The article provides a scholarly legal analysis of legislative approaches to introducing administrative liability for violations of the rules governing the use of unmanned aircraft in Ukraine in the context of the Draft Law of Ukraine «On Amendments to the Code of Ukraine on Administrative Offenses, the Criminal Code of Ukraine and the Air Code of Ukraine Concerning the Strengthening of Liability for Offenses in the Field of Civil Aviation after the Termination or Cancellation of Martial Law in Ukraine» № 13600 dated August 5, 2025. The study examines the content of the proposed amendments to the Code of Ukraine on Administrative Offenses, in particular the introduction of new Articles 113-1 «Operation of Unmanned Aircraft without Authorization» and 130-1 «Operation of Unmanned Aircraft by Persons under the Influence of Alcohol, Narcotic Drugs or Other Intoxicants, or Medicinal Products that Reduce Attention and Reaction Speed», aimed at forming a special administrative-delict model for responding to violations in the field of unmanned aviation systems.

It is substantiated that the proposed legislative novelties are comprehensive in nature and combine elements of registration and accounting regulation, authorization procedures, and safety requirements, which significantly distinguishes them from traditional administrative offenses in the transport sector. It is established that the structure of Article 113-1 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses effectively creates a new type of technologically determined administrative delict, the implementation of which depends on proper identification of the unmanned aircraft, determination of its technical parameters, establishment of the applicable legal regime of use, and confirmation of the link between a specific device and the operator. At the same time, the proposed Article 130-1 reproduces a preventive model of liability similar to existing transport-related offenses; however, its mechanical extension to the sphere of unmanned systems requires additional regulatory harmonization with their technical and functional specificity.

The interrelation of the proposed amendments with the provisions of the Air Code of Ukraine concerning the registration and state accounting of unmanned aircraft is analyzed, and problems of legal certainty are identified, including the ambiguity in correlating the concepts of «operation» and «flight performance», the absence of detailed procedures for establishing the technical characteristics of a device, and the uncertainty regarding the moment when the relevant legal obligations arise.

Special attention is paid to the evidentiary dimension of implementing the proposed liability model. It is demonstrated that technical data, digital traces of unmanned aircraft use, and the results of specialized examinations will play a decisive role in relevant proceedings, which necessitates the normative regulation of procedures for their collection, verification, and documentation.

Key words: unmanned aircraft, administrative liability, evidence, civil aviation, state accounting by the National Police of Ukraine, State Register of Civil Aircraft of Ukraine.

Постановка проблеми. Інтенсивний розвиток безпілотних авіаційних технологій є характерною ознакою сучасного етапу науково-технічного прогресу, що супроводжується суттєвою трансформацією суспільних відносин і формуванням нових сфер правового регулювання. Безпілотні повітряні судна дедалі активніше застосовуються у господарській, науковій, освітній, спортивній, військовій та правоохоронній діяльності, що змінює традиційні підходи до використання повітряного простору та обумовлює необхідність створення ефективних правових механізмів упорядкування відповідних процесів.

Значення цієї проблематики істотно посилюється в умовах дії правового режиму воєнного стану, коли безпілотні повітряні судна набули подвійного функціонального призначення. З одного боку, вони використовуються як невід’ємний елемент оборонного, розвідувального та правоохоронного забезпечення, а з іншого – можуть становити потенційне джерело загроз національній безпеці, публічному порядку та життєдіяльності цивільного населення. Така трансформація ролі безпілотних повітряних систем актуалізує потребу в чіткому нормативному визначенні правил їх використання та меж юридичної відповідальності за порушення встановлених обмежень як у період воєнного стану, так і після його припинення чи скасування.

Специфіка функціонування безпілотних повітряних систем, зокрема дистанційний характер керування, автоматизованість виконання операцій, цифрова фіксація параметрів польоту та можливість використання у різних просторових умовах, істотно відрізняє відповідні правовідносини від класичних моделей регулювання у сфері транспорту чи експлуатації технічно складних меха-

нізмів. Це зумовлює необхідність вироблення спеціальних підходів до визначення правового статусу учасників таких відносин, встановлення чітких правил їх діяльності, забезпечення належного рівня безпеки, а також формування ефективних процедур державного контролю і стандартів доказування у випадку порушення встановлених вимог. Водночас у національному законодавстві України відсутня спеціальна адміністративно-деліктна модель відповідальності, яка б у повному обсязі враховувала технічну та функціональну специфіку дистанційної експлуатації безпілотних повітряних систем, що зумовлює потребу не лише у нормативному встановленні відповідних правил, а й у створенні дієвого механізму їх правозабезпечення.

Зазначені обставини об'єктивно визначають актуальність удосконалення нормативно-правових засад регулювання експлуатації безпілотних повітряних суден, що має забезпечити системну узгодженість матеріальних норм, які визначають правила їх застосування, із механізмами юридичної відповідальності за їх недотримання. У цьому контексті особливого значення набувають законодавчі ініціативи, спрямовані на формування цілісної правової моделі реагування на порушення у сфері використання безпілотних повітряних суден, зокрема проєкт Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення, Кримінального кодексу України та Повітряного кодексу України щодо посилення відповідальності за правопорушення в галузі цивільної авіації після припинення або скасування воєнного стану в Україні» № 13600 від 05 серпня 2025 року (проєкт Закону № 13600) [1], який покликаний створити нормативні передумови для впорядкування відповідних суспільних відносин та забезпечення їх належного правового захисту.

Водночас формування ефективної національної моделі правового регулювання у цій сфері потребує її узгодження із сучасними міжнародними та європейськими підходами, що ґрунтуються на принципах правової визначеності, пропорційності державного втручання та ризик-орієнтованості регуляторних механізмів. Така гармонізація сприятиме створенню стабільної та передбачуваної правової системи, здатної забезпечити баланс між розвитком інноваційних технологій і гарантуванням безпеки, правопорядку та захисту прав людини.

Отже, актуальність дослідження зумовлена необхідністю комплексного наукового осмислення правових засад використання безпілотних повітряних суден, оцінки напрямів удосконалення законодавчого регулювання у цій сфері та вироблення теоретико-прикладних підходів до забезпечення ефективності правозастосування в умовах стрімкого розвитку безпілотних технологій і підвищених безпекових викликів.

З огляду на комплексний характер запропонованих законодавчих змін, що охоплюють як адміністративні, так і кримінально-правові механізми реагування, у межах цієї статті увагу зосереджено на аналізі адміністративно-правових аспектів проєкту Закону № 13600, зокрема питань нормативної визначеності, конструкції складів адміністративних правопорушень та специфіки їх доказування. Проблематика кримінально-правового регулювання використання безпілотних повітряних суден, яка потребує самостійного й більш детального дослідження з урахуванням специфіки кримінально-правових заборон і процесуальних механізмів їх реалізації, становитиме предмет окремого наукового аналізу.

Стан опрацювання проблематики. Незважаючи на те, що у сучасній юридичній науці окремі питання правового регулювання використання безпілотних авіаційних технологій, забезпечення безпеки повітряного простору, здійснення державного контролю та застосування заходів юридичної відповідальності вже ставали предметом наукового аналізу, такі дослідження переважно мають фрагментарний характер. Вони здебільшого зосереджуються на окремих аспектах розвитку авіаційного законодавства України, цифровізації транспортної сфери або загальних проблем адміністративного регулювання, не формуючи цілісного бачення правового механізму реагування на правопорушення, пов'язані з використанням безпілотних технологій. Зокрема, окремі адміністративно-правові, кримінально-правові та безпекові аспекти зазначеної проблематики розглядалися у працях таких вітчизняних учених, як О.М. Бандурка, І.В. Власенко, О.М. Головка, Ю.М. Коломієць, О.Д. Коломоєць, М.О. Котелюх, А.В. Мовчан, М.А. Мовчан, О.А. Моргунов, С.М. Науменко, С.В. Олексієнко, М.А. Погорєцький, В.В. Сокурєнко, О.С. Тарасенко, Т.В. Шевченко, О.В. Явтушенко та інших фахівців.

Водночас комплексний аналіз законодавчого запровадження адміністративної відповідальності за порушення правил використання безпілотних повітряних суден з урахуванням специфіки їх дистанційної експлуатації, цифрового характеру доказової інформації та необхідності узгодження матеріальних і правових елементів відповідного механізму у вітчизняній юридичній

доктрині залишається недостатньо розробленим. Це зумовлює потребу у спеціальному науковому дослідженні зазначеної проблематики в контексті сучасних законодавчих ініціатив та формування ефективної моделі їх правозастосування.

Отже, **метою статті** є науковий аналіз можливості запровадження адміністративної відповідальності за порушення правил використання безпілотних повітряних суден в Україні з урахуванням вимог нормативної визначеності та специфіки доказування відповідних правопорушень у контексті проекту Закону № 13600.

Виклад основного матеріалу. 05 серпня 2025 року народними депутатами України внесено до Верховної Ради України проєкт Закону № 13600 [1], розроблений, як зазначено в пояснювальній записці до нього, з метою унормування правил польотів безпілотних повітряних суден, здійснення їх реєстрації та обліку, унормування функціонування безпілотної авіаційної системи, а також визначення відповідальності за правопорушення в галузі цивільної авіації. Наслідком прийняття відповідного проєкту Закону, на думку його авторів, стане створення засобів, їх передумов реєстрації та використання штучного інтелекту унормування правил польотів безпілотних повітряних обліку, в організації функціонування системи безпілотної авіації, а також встановлення відповідальності за порушення в царині цивільної авіації [2].

Варто зазначити, що проєктом Закону № 13600 пропонується доповнити Кодекс України про адміністративні правопорушення (КУпАП) статтю 113-1 «Експлуатація безпілотних повітряних суден без дозволу». Відповідно до диспозиції цієї статті адміністративна відповідальність наставатиме за експлуатацію безпілотного повітряного судна без реєстрації в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України¹ або без проведення державного обліку в органах Національної поліції України, а також без документів, що дають право виконувати польоти, або з порушенням строку дії таких документів чи встановлених ними вимог [1].

Аналізуючи положення запропонованої конструкції складу відповідного адміністративного правопорушення, можемо зробити висновок, що вона характеризується складною, багатокомпонентною моделлю протиправності, у межах якої поєднуються елементи порушення реєстраційно-облікового режиму та дозвільного порядку використання повітряного простору. На відміну від класичних формальних складів адміністративних правопорушень, де достатнім є встановлення одного юридично значущого факту, у наведеному випадку суб'єкт доказування повинен бути встановити сукупність взаємозалежних обставин, що утворюють єдину доказову систему. Йдеться, зокрема, про необхідність встановлення: 1) факту експлуатації безпілотного повітряного судна; 2) належності конкретного безпілотного повітряного судна до категорії тих, що підлягають обов'язковій реєстрації в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України чи державному обліку в органах Національної поліції України; 3) наявності або відсутності чинних дозвільних документів саме на момент вчинення діяння; 4) встановлення суб'єкта правопорушення та його фактичного зв'язку з конкретним польотом. Унаслідок цього склад адміністративного правопорушення, передбаченого статтю 113-1 КУпАП проєкту Закону № 13600, набуває виразно багаторівневого характеру, що об'єктивно підвищує стандарти доказування, зумовлює необхідність використання різномірних джерел доказової інформації (технічних, реєстраційних, цифрових, документальних) та вимагає встановлення між ними логічного і причинно-наслідкового зв'язку. Така модель наближає відповідне адміністративне провадження до ускладнених доказових конструкцій, притаманних окремим категоріям кримінальних правопорушень, що свідчить про підвищену регуляторну значущість цієї норми.

Водночас можливість притягнення до адміністративної відповідальності за статтю 113-1 КУпАП проєкту Закону № 13600 безпосередньо залежатиме від існування чітко визначеного матеріально-правового обов'язку щодо реєстрації або державного обліку безпілотних повітряних суден. Саме такий обов'язок і формує нормативну передумову відповідної адміністративної відповідальності. З цією метою проєктом Закону № 13600 пропонується внести зміни до Повітряного кодексу України (ПК України) [4], якими передбачити заборону на проведення польотів повітряними суднами у повітряному просторі України без реєстрації в Державному реєстрі цивільних

¹ Відповідно до Авіаційних правил України, Частина 47 «Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні», затверджених Наказом Державної авіаційної служби України від 05 лютого 2019 року № 153, Державний реєстр цивільних повітряних суден України – це книга та електронна база даних, у яких ведеться поточний реєстр цивільних повітряних суден та безпілотних повітряних суден, зареєстрованих в Україні [3].

повітряних суден України або без проведення державного обліку безпілотних повітряних суден в органах Національної поліції України, якщо така реєстрація чи облік є обов'язковими (частина друга статті 30 проекту Закону № 13600) [1]. У такий спосіб матеріальні приписи авіаційного законодавства України формують первинний регулятивний обов'язок суб'єктів, тоді як стаття 113-1 КУпАП проекту Закону № 13600 забезпечує його охорону засобами юридичної відповідальності.

Така побудова правового регулювання загалом відповідає логіці адміністративно-деліктного законодавства України, відповідно до якої матеріальна норма визначає зміст обов'язку, а деліктна – наслідки його порушення. Водночас ефективність застосування цієї моделі безпосередньо залежить від нормативної визначеності самого обов'язку, оскільки будь-яка нечіткість його змісту, моменту виникнення чи кола зобов'язаних суб'єктів ускладнює кваліфікацію діяння та процес здійснення доказування, не забезпечуючи належні умови для встановлення всіх елементів складу адміністративного правопорушення, передбаченого стаття 113-1 КУпАП проекту Закону № 13600.

Проведений нами аналіз запропонованої законодавчої моделі свідчить про наявність окремих проблем її внутрішньої узгодженості та термінологічної кореляції з положеннями ПК України, що може мати безпосередній вплив на правозастосування та формування належної доказової бази у справах цієї категорії.

1. У назві та диспозиції статті 113-1 КУпАП проекту Закону № 13600 використовується категорія «експлуатація безпілотного повітряного судна», що формально кореспондується з пунктом 23 частини першої статті 1 ПК України, відповідно до якого безпілотне повітряне судно визначається як повітряне судно, що експлуатується або розроблене для експлуатації автономно чи яке пілотується дистанційно без пілота на борту [4]. Водночас зміст диспозиції статті 113-1 КУпАП проекту Закону № 13600 фактично спрямований не на регулювання експлуатації як комплексної діяльності, а на встановлення відповідальності за відсутність документів, що дають право виконувати польоти, або за порушення строку їх дії чи встановлених ними вимог. Аналогічний підхід простежується і в запропонованих змінах до частини другої статті 30 ПК України, де встановлюється заборона проведення польотів повітряними суднами у повітряному просторі України без відповідної реєстрації або державного обліку, а не заборона їх експлуатації в ширшому розумінні.

Таким чином, у взаємопов'язаних нормах КУпАП і ПК України законодавець фактично намагається ототожнити різні за своїм змістом правові категорії – «експлуатація повітряного судна» та «виконання польотів повітряним судном», хоча за своєю правовою та технічною природою вони не є тотожними категоріями й потребують чіткого нормативного розмежування. Зазначена термінологічна невизначеність може мати принципове негативне значення для правозастосовної практики. Насамперед вона ускладнюватиме належну юридичну кваліфікацію відповідних дій, оскільки розмиватиме межі об'єктивної сторони складу адміністративного правопорушення. Відсутність чіткого розмежування між експлуатацією як ширшою організаційно-технічною діяльністю (що може включати підготовку, технічне обслуговування, зберігання чи інші дії) та виконанням польоту як конкретним актом використання повітряного простору створюватиме певну невизначеність щодо того, які саме дії підлягають встановлення в межах доказування відповідного адміністративного правопорушення.

У правовому аспекті це безпосередньо впливає на формування предмета доказування правопорушень цієї категорії, оскільки виникає питання, чи достатньо буде встановити сам факт належності безпілотного повітряного судна певній особі та відсутність відповідних документів, чи необхідно буде доказувати здійснення активної поведінки, пов'язаної з фактичним польотом. За відсутності нормативно закріпленого розмежування чи узгодження зазначених категорій виникає ризик притягнення особи до адміністративної відповідальності без належного встановлення факту саме експлуатації, що може поставити під сумнів обґрунтованість і законність відповідних дій.

Додатково слід враховувати, що дистанційний характер експлуатації безпілотними повітряними суднами об'єктивно ускладнить встановлення суб'єкта правопорушення. Місце виявлення безпілотного повітряного судна може не збігатися з місцем перебування оператора, що зумовлює необхідність встановлення фактичного зв'язку конкретної особи з конкретним польотом, у тому числі на підставі технічних даних (телеметрії, журналів польоту, ідентифікаційних кодів, log-файлів систем керування тощо). За відсутності визначених вимог до способу їх фіксації та забезпечення цілісності цифрової інформації виникатимуть обґрунтовані сумніви щодо достовірності джерела доказу, можливості його зміни чи втрати, а також відповідності процедури його отримання вимогам законодавства України. У практичному вимірі це означає, що адвокат матиме достатні підстави ставити під сумнів допустимість таких відомостей, що спричинятиме неодна-

кову оцінку доказів і підриватиме стабільність правозастосовної практики у справах, пов'язаних із експлуатацією безпілотних повітряних суден.

2. Окремим недоліком диспозиції статті 113-1 КУпАП проекту Закону № 13600 є її конструкція, відповідно до якої адміністративна відповідальність передбачається як за експлуатацію безпілотного повітряного судна без документів, що дають право виконувати польоти, так і за експлуатацію з порушенням строку дії таких документів або встановлених ними вимог. Водночас зазначені діяння за своєю правовою природою фактично охоплюються єдиною формою протиправної поведінки – експлуатацією без чинного дозвільного документа. У разі спливу строку дії такого документа особа автоматично втрачатиме право на експлуатацію безпілотного повітряного судна, а документ, що не відповідає вимогам законодавства України, не може вважатися таким, що надає відповідне право. За таких умов запропонована конструкція створюватиме дублювання елементів складу адміністративного правопорушення, що негативно впливатиме на однозначність кваліфікації та ускладнюватиме визначення предмета доказування у відповідних справах, оскільки суб'єкт доказування змушений буде додатково встановлювати формальну належність діяння до тієї чи іншої альтернативи диспозиції замість встановити відповідні обставини адміністративного правопорушення, зокрема – відсутності у особи чинного права на виконання польоту.

3. Додаткові проблеми правового регулювання пов'язані з наданням органам Національної поліції України повноважень щодо здійснення державного обліку безпілотних повітряних суден без їх належного нормативного закріплення у Законі України «Про Національну поліцію». Запропонована законодавча модель фактично поєднує в межах одного суб'єкта владних повноважень завдання регулятора використання повітряного простору та суб'єкта правоохоронної діяльності. Така конструкція відходить від класичного розмежування регуляторних і контрольних повноважень, притаманного сфері цивільної авіації, у межах якої Державна авіаційна служба України як центральний орган виконавчої влади у відповідній сфері встановлює правила доступу до повітряного простору, тоді як Національна поліція України як орган правопорядку забезпечує їх примусове дотримання.

Результати проведеного аналізу положень частини першої статті 23 Закону України «Про Національну поліцію» свідчать про те, що чинне законодавство України закріплює за органами поліції завдання, пов'язані з використанням повітряних суден та безпілотних повітряних суден (пункт 47), а також із вжиттям заходів щодо запобігання, виявлення та припинення порушень порядку і правил використання повітряного простору України експлуатантами безпілотних повітряних суден над визначеними територіями або об'єктами зі спеціальним режимом (пункт 48) [5]. Водночас зазначені норми визначають оперативно-службові та превентивні завдання Національної поліції України, не передбачаючи при цьому можливість здійснення окремої адміністративної процедури державного обліку безпілотних повітряних суден як самостійного повноваження.

За таких умов виникає нормативна диспропорція між фактичним покладенням на орган поліції завдання щодо формування державного інформаційного масиву даних про безпілотні повітряні судна та відсутністю прямої законодавчої норми, яка б визначала зміст, межі та порядок реалізації такого повноваження. З огляду на конституційний принцип законності діяльності органів публічної влади, закріплений у статті 19 Конституції України [6], будь-яке розширення компетенції суб'єкта владних повноважень має здійснюватися виключно на підставі чіткої та визначеної норми закону. Інакше існує ризик визнання відповідної діяльності такою, що виходить за межі наданих повноважень, що безпосередньо впливатиме на допустимість отриманих у її межах результатів.

За відсутності чіткого нормативного визначення компетенції, порядку формування, зберігання та використання даних державного обліку в органах Національної поліції України виникає ризик щодо можливості використання відповідних даних в якості доказів у провадженнях цієї категорії через їх невідповідність вимогам допустимості. Адвокати обґрунтовано матимуть можливість ставити під сумнів законність отримання таких даних, дотримання процедури їх формування, а також правові підстави їх використання у процесі доказування. Саме тому системне закріплення повноважень Національної поліції України щодо ведення державного обліку безпілотних повітряних суден у частині першій статті 23 Закону України «Про Національну поліцію», із визначенням процедурних механізмів і гарантій їх реалізації, слід розглядати як необхідну передумову ефективного доказування правопорушень у цій сфері.

Звертає на себе увагу й те, що прикінцеві положення проекту Закону № 13600 не містять норм, які б визначали строки початку здійснення державного обліку безпілотних повітряних суден ор-

ганами Національної поліції України, а також строки звернення їх власників з метою виконання відповідного обов'язку. За відсутності таких часових орієнтирів обов'язок щодо державного обліку набуває декларативного характеру, що істотно ускладнює встановлення моменту його виникнення та, відповідно, доказування факту його порушення у справах цієї категорії. Така прогалина створюватиме стан правової невизначеності, за якого неможливо однозначно визначити, з якого моменту невиконання обов'язку щодо державного обліку може вважатися протиправним. У практичному вимірі це знижуватиме ефективність застосування статті 113-1 КУпАП проекту Закону № 13600, ускладнюватиме формування предмета доказування та створюватиме передумови для оскарження постанов про притягнення до адміністративної відповідальності з мотивів відсутності чітко визначеного строку виконання відповідного обов'язку.

4. Проектом Закону № 13600 пропонується також внести зміни до частини восьмої статті 39 ПК України, якими конкретизується вагова межа безпілотних повітряних суден, що не підлягають державній реєстрації в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України, шляхом заміни чинної нормативної конструкції «до 20 кілограмів» на «від 0,25 до 20 кілограмів» для випадків використання таких суден у позашкільній освіті, науковій та спортивній діяльності [1]. За цією моделлю все, що не реєструватиметься в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України, підлягатиме державному обліку в органах Національної поліції України.

Варто зазначити, що така законодавча конкретизація має розглядатися не лише як техніко-юридичне уточнення, а як елемент загального процесу адаптації правового регулювання до умов стрімкого розвитку безпілотних авіаційних технологій. У цьому контексті, як слушно зазначає М.А. Погорецький, використання новітніх технологій ставить низку правових, етичних та технічних питань, таких як захист персональних даних, запобігання зловживанням і дотримання прав людини. Це потребує створення відповідних правових та етичних рамок на національному і міжнародному рівнях [7, с. 98]. Такий підхід загалом відповідає сучасним міжнародним тенденціям регулювання безпілотних авіаційних систем, у межах яких обсяг державного втручання визначається за принципом ризик-орієнтованості. Європейське регулювання виходить із необхідності встановлення чітких вимог, що враховують потенційні ризики для безпеки, приватності, захисту персональних даних і довкілля. У процесі формування відповідної нормативної моделі Регламентом Європейського Союзу № 2019/945 від 12 березня 2019 року було встановлено, що безпілотні літальні апарати зі злітною масою 250 г або більше становлять ризики для безпеки, і тому оператори таких безпілотних літальних апаратів повинні бути зобов'язані реєструватися під час експлуатації таких літальних апаратів у «відкритій» категорії [8, с. 46]. Отже, ваговий поріг «від 250 грам» у міжнародній практиці виконує стандарт мінімальної межі застосування інструментів державного нагляду, спрямованих на забезпечення безпеки та контролю за використанням безпілотних авіаційних технологій без надмірної регуляторної обтяжливості.

Функціональне призначення запропонованої законодавчої конструкції полягає у формуванні збалансованої моделі правового регулювання, що поєднує дерегуляцію масового сегмента використання безпілотних авіаційних технологій із забезпеченням необхідного рівня державного контролю. Відмова від загальної процедури державної реєстрації для безпілотних повітряних суден із максимальною злітною вагою від 0,25 до 20 кілограмів спрямована на зменшення адміністративного навантаження на користувачів та стимулювання розвитку освітньої, наукової й спортивної діяльності. Водночас запровадження державного обліку безпілотних повітряних суден в органах Національної поліції України покликане забезпечити створення системного механізму їх ідентифікації, що дозволить встановлювати належність конкретного безпілотного повітряного пристрою відповідному суб'єкту експлуатації та забезпечувати належне реагування у разі порушення правил використання повітряного простору.

Практична модель реалізації такого державного обліку вже концептуально окреслюється на організаційному та технічному рівнях. Зокрема, як зазначив Голова Національної поліції України І.М. Вигівський, «реєстр дронів функціонуватиме як державна інформаційна система, аналогічна реєстрації транспортних засобів, але з урахуванням специфіки БпЛА. Реєстрація планується в електронному форматі – через державну онлайн-платформу або застосунок «Дія». Під час реєстрації оператор або власник вноситиме: свої персональні та контактні дані, технічні характеристики дрона (тип, маса, виробник). Після реєстрації дрону присвоюватиметься унікальний номер, який буде прив'язаний до конкретного безпілотника та може наноситися на нього фізично або зберігатися в електронному вигляді. Реєстр не буде публічним. Власник матиме доступ лише до

своїх даних, тоді як повний доступ отримують уповноважені державні та правоохоронні органи. Це необхідно з міркувань безпеки» [9].

У доказовому вимірі така модель змінює акценти правозастосування, адже ключового значення набуває не стільки сам факт існування безпілотного повітряного судна, а можливість встановлення його індивідуальних технічних характеристик і зв'язку з конкретним суб'єктом експлуатації. Зокрема, під час доказування необхідним стане належне підтвердження максимальної злітної ваги безпілотного повітряного пристрою, оскільки саме цей показник визначатиме, чи підлягав він реєстрації в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України або державному обліку в органах Національної поліції України. Отже, предмет доказування у відповідних провадженнях включатиме встановлення технічної класифікації безпілотного повітряного судна поряд із фактом його експлуатації та відсутністю передбачених законом облікових процедур.

За відсутності нормативно визначених процедур фіксації, перевірки та документального підтвердження технічних параметрів безпілотного повітряного судна виникає ризик виникнення спорів щодо належності його віднесення до відповідної категорії. Це, у свою чергу, може ставити під сумнів доведеність об'єктивної сторони відповідного правопорушення та ускладнювати кваліфікацію діяння, оскільки доказування вимагатиме використання спеціальних технічних знань, експертних досліджень і належної процесуальної фіксації їх результатів. Таким чином, ефективність запропонованої моделі у правозастосовному аспекті безпосередньо залежить від належного нормативного врегулювання процедур встановлення технічних характеристик пристрою та доказового значення відповідних даних.

Окремою проблемою правового регулювання, що має істотне значення для кваліфікації та доказування у справах про експлуатацію безпілотних повітряних суден без дозволу, є обмеженість положень частини восьмої статті 39 ПК України в частині визначення випадків, на які поширюється спрощений режим використання безпілотних повітряних суден без реєстрації в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України [4; 1]. Зокрема, норми зазначеної статті не враховують специфіку застосування безпілотних повітряних суден під час проведення дослідно-конструкторських і випробувальних робіт техніки військового або спеціального призначення, що об'єктивно потребує окремого нормативного врегулювання.

Дослідно-конструкторська та випробувальна діяльність у цій сфері має експериментальний, динамічний і технологічно змінний характер. Розроблення нових зразків безпілотних систем передбачає багаторазові модифікації конструкції, програмного забезпечення, систем керування та навігації, а також проведення серійних тестувань у різних умовах. У межах одного дослідницького циклу може використовуватися значна кількість прототипів, що відрізняються за технічними параметрами та фактично не є серійними безпілотними повітряними суднами у звичайному розумінні. Застосування до кожного такого зразка загальної процедури державної реєстрації створює непропорційне адміністративне навантаження, не відповідає правовій та технічній природі дослідно-конструкторської й випробувальної діяльності, а також може істотно уповільнювати впровадження технологічних рішень, які мають значення для забезпечення обороноздатності держави.

Водночас відсутність спеціального правового режиму для дослідно-конструкторської та випробувальної експлуатації породжує не лише організаційні та технічні проблеми, а й інші суттєві проблеми щодо здійснення доказування відповідних правопорушень. Зокрема, у разі виникнення інцидентів компетентні органи змушені застосовувати загальні правила, які не враховують відмінності між експериментальним тестуванням і звичайною експлуатацією у цивільному повітряному просторі. Це істотно ускладнює встановлення у процесі доказування юридично значущих обставин, зокрема: моменту виникнення обов'язку щодо реєстрації або державного обліку конкретного зразка, який може перебувати на різних стадіях розроблення; правового статусу виробу (прототип, дослідний зразок, модифікована версія тощо), що не завжди однозначно підпадає під категорію «повітряного судна» у класичному розумінні; кола відповідальних осіб, які здійснюють випробування в межах науково-технічного процесу, а не експлуатацію з господарською чи приватною метою; а також причинно-наслідкового зв'язку між дослідно-конструкторськими чи випробувальними діями та можливими наслідками з урахуванням експериментального характеру використання техніки.

За відсутності нормативного розмежування зазначених режимів виникає ризик формального поширення загальних заборон на діяльність, яка за своєю суттю є правомірною та здійснюється

в межах виконання державних, науково-технічних або оборонних завдань. У доказовому вимірі це трансформується у невизначеність критеріїв оцінки події: суб'єкт доказування змушений не лише встановлювати сам факт використання безпілотного повітряного судна, а й обґрунтовувати застосовність саме загального режиму правового регулювання до конкретної ситуації. Така невизначеність створює додаткові процесуальні ризики, у тому числі в частині допустимості та належності доказів.

Отже, поширення передбачених частиною восьмою статті 39 ПК України винятків також на діяльність, пов'язану з дослідно-конструкторськими та випробувальними роботами техніки військового або спеціального призначення, доцільно розглядати як необхідну умову забезпечення принципу правової визначеності та підвищення ефективності доказування у відповідній категорії справ. Чітке нормативне закріплення спеціального режиму дозволить відмежувати дослідно-конструкторську та випробувальну діяльність від звичайної експлуатації, забезпечити коректну юридичну кваліфікацію подій, визначити обставини, що підлягають доказуванню, та сформувати належну доказову базу у разі виникнення інцидентів під час проведення таких робіт.

Ще однією новелою проєкту Закону № 13600 є доповнення КУпАП статтею 130-1 «Керування безпілотними повітряними суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції» [1]. Відповідно до частини першої цієї статті адміністративна відповідальність встановлюватиметься за керування безпілотними повітряними суднами у стані сп'яніння, а також за передачу керування такому судну особі, яка перебуває у відповідному стані. Частина друга визначатиме відповідальність за вчинення зазначених дій особами, які не мають права керувати безпілотними повітряними суднами, тоді як частина третя встановлюватиме заборону вживання алкоголю, наркотичних засобів або лікарських препаратів після авіаційної події чи примусового завершення польоту до проведення медичного огляду або прийняття рішення про звільнення від нього [1].

За своєю правовою природою запровадження статті 130-1 КУпАП проєкту Закону № 13600 є логічним поширенням адміністративно-деліктної моделі відповідальності, закріпленої у статті 130 КУпАП, на сферу експлуатації безпілотних повітряних суден. Такий підхід є концептуально обґрунтованим, оскільки керування безпілотними повітряними суднами у стані сп'яніння створює співставні за рівнем суспільної небезпеки ризики з керуванням традиційними транспортними засобами, зокрема загрозу життю і здоров'ю людей, безпеці об'єктів критичної інфраструктури, безпечному використанню повітряного простору та публічному порядку. Кореспондуючий підхід простежується і в праві Європейського Союзу, де на рівні вимог до дистанційного пілота прямо закріплено заборону виконувати обов'язки під впливом алкоголю чи психоактивних речовин [8, с. 66], що підтверджує загальноєвропейську логіку превентивного реагування на ризики керування безпілотними повітряними суднами. Водночас механічне перенесення правової моделі, сформованої для класичних транспортних засобів, на сферу безпілотної авіації без урахування її технічної та функціональної специфіки породжує низку правозастосовних ризиків.

1. Передусім уваги потребує термінологічна неузгодженість між запропонованою статтею 130-1 КУпАП проєкту Закону № 13600 та положеннями ПК України. У статті 130-1 КУпАП проєкту Закону № 13600 використовується категорія «керування безпілотними повітряними суднами», тоді як пункт 23 частини першої статті 1 ПК України [4], як вже нами було зазначено вище, визначає безпілотне повітряне судно через категорію «експлуатація». Відсутність нормативно визначеного співвідношення між категоріями «експлуатація» та «керування» фактично призводить до їх отождолення, хоча вони мають різне змістове й функціональне навантаження. Експлуатація за своєю правовою природою охоплює комплекс організаційно-технічних і технологічних дій, пов'язаних із використанням безпілотного повітряного судна (підготовку до польоту, налаштування систем, програмування місії, запуск, керування, моніторинг виконання польотного завдання, технічний супровід тощо), тоді як керування є лише одним із елементів цього процесу, що полягає у безпосередньому впливі оператора на параметри польоту в режимі реального часу або через відповідний інтерфейс управління. Зазначена проблема безпосередньо трансформується у труднощі в процесі доказування, оскільки для притягнення особи до відповідальності необхідно буде чітко встановити, які саме дії становлять «керування» у розумінні закону: безпосереднє пілотування в реальному часі, запуск системи, попереднє програмування маршруту, активацію автономного режиму чи лише дистанційний контроль. За відсутності законодавчого визначення цих меж виникає ризик довільного розширення або звуження предмету доказування відповідного правопорушення.

2. Додаткові складності можуть виникнути під час доказування факту перебування особи у стані сп'яніння саме у момент керування безпілотним повітряним судном. На відміну від правопорушень у сфері дорожнього руху, де керування є безпосередньо пов'язаним із фізичною присутністю особи у транспортному засобі (стаття 130 КУпАП) [10], керування безпілотним повітряним судном має дистанційний і часто опосередкований характер. Оператор може перебувати поза місцем польоту, керування може здійснюватися в автоматизованому або напівавтономному режимі, а часовий проміжок між фактичним виконанням польоту та встановленням особи оператора може бути значним. За таких умов встановленням факту того, що саме ця особа здійснювала керування і перебувала у стані сп'яніння саме у відповідний момент, потребує використання цифрових технічних даних (телеметрії, журналів польоту, log-файлів тощо). Проте положення проекту Закону № 13600 не встановлюють вимог до їх отримання, фіксації, збереження та процесуального оформлення, що створюватиме ризик виникнення сумнівів у належності та допустимості їх використання як доказів.

3. Запропоновані зміни не супроводжуються визначенням матеріальних обов'язків операторів безпілотних повітряних суден, аналогічних обов'язкам водіїв транспортних засобів утримуватися від вживання алкоголю чи наркотичних засобів перед початком керування, як це визначено у частині другій статті 16 Закону України «Про дорожній рух» [11]. Відсутність такого нормативного припису послаблює превентивний зміст відповідної норми та ускладнює доказування вини як усвідомленого порушення встановлених правил поведінки, що є обов'язковим елементом предмета доказування правопорушень вказаної категорії.

4. Ще однією суттєвою прогалиною є відсутність спеціальної процедури реагування на виявлення ознак сп'яніння. Проект Закону № 13600 не визначає можливості відсторонення особи від керування безпілотними повітряними суднами, порядку їх огляду, тимчасового вилучення чи інших заходів забезпечення провадження, подібних до механізму, передбаченого статтею 266 КУпАП «Відсторонення осіб від керування транспортними засобами, морськими, річковими, малими, спортивними суднами або водними мотоциклами та огляд на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції» [10].

Відсутність врегульованого алгоритму дій уповноважених органів фактично створює ситуацію, за якої реагування на такі правопорушення здійснюватиметься поза межами чітко визначеної законом процедури. З огляду на принцип законності діяльності органів публічної влади, закріплений у статті 19 Конституції України [6], та вимоги процесуальної форми отримання доказів це породжує високий ризик визнання відповідних дій такими, що здійснені без належних правових підстав. У доказовому аспекті така невизначеність безпосередньо впливає на допустимість отриманих доказів, оскільки результати огляду, вилучення технічних носіїв інформації, фіксації стану особи чи інші фактичні дані можуть бути поставлені під сумнів як отримані з порушенням встановленої законом процедури.

Проектом Закону № 13600 також пропонується закріпити повноваження органів Національної поліції України щодо складання протоколів про адміністративні правопорушення, передбачені статтями 113-1 та 130-1 КУпАП проекту Закону № 13600 (зміни до статті 255 КУпАП), а також віднести розгляд відповідних справ до компетенції суддів районних, районних у місті, міських чи міськрайонних судів (зміни до статті 221 КУпАП).

Надання органам Національної поліції України зазначених повноважень має принципове значення для формування дієвого механізму забезпечення доказування у сфері використання безпілотних повітряних суден. Саме поліція є тим суб'єктом в системі органів публічної влади, який фактично здійснює превентивну діяльність, реагує на порушення порядку використання повітряного простору, фіксує події та забезпечує первинне документування відповідних правопорушень. Без наділення її повноваженнями щодо складання адміністративних протоколів вказані норми матимуть декларативний характер й не будуть ефективно застосовані на практиці. Крім того, концентрація повноважень із виявлення, документування та процесуального оформлення правопорушень у межах одного органу правопорядку сприятиме оперативності реагування на інциденти із застосуванням безпілотних повітряних суден, що має особливе значення з огляду на мобільний і дистанційний характер їх експлуатації. Саме Національна поліція України володіє необхідними інструментами для забезпечення оперативності фіксації події, встановлення особи оператора, вилучення технічних носіїв інформації та збереження цифрових даних, втрата яких у часовому вимірі є особливо імовірною.

Варто зазначити, що зазначене інституційне посилення ролі Національної поліції України у сфері реагування на порушення порядку використання безпілотних повітряних суден узгоджується із стратегічними напрямками розвитку сектору безпеки. Так, відповідно до Стратегії розвитку Національної поліції України на 2026-2030 роки, серед операційних цілей визначено забезпечення ефективної роботи та подальшу розбудову єдиної системи Національної поліції щодо протидії ворожим та несанкціонованим польотам безпілотних літальних апаратів [12, с. 15]. Зазначена стратегічна орієнтація свідчить про поступовий перехід від фрагментарного реагування на окремі інциденти до формування цілісної інституційної моделі забезпечення безпеки повітряного простору на рівні правоохоронної діяльності. У цьому контексті запропоновані законодавчі зміни, спрямовані на закріплення повноважень Національної поліції України щодо державного обліку безпілотних повітряних суден, їх ідентифікації та документування порушень порядку використання повітряного простору, фактично формують нормативно-правовий інструментарій реалізації відповідної стратегічної мети. Відповідно проєкт Закону № 13600 не лише формує адміністративно-правовий механізм реагування на правопорушення у сфері використання безпілотних повітряних суден, а й інституціоналізує роль Національної поліції України як одного з ключових суб'єктів забезпечення безпеки повітряного простору в умовах зростання технологічних і гібридних загроз.

Закріплення ж за судами повноважень щодо розгляду справ цієї категорії забезпечує дотримання гарантій незалежного та неупередженого судового розгляду, що особливо важливо з огляду на технічну складність відповідних правопорушень і необхідність забезпечення належної перевірки та оцінки отриманих доказів, що містять інформацію про цифрові дані, технічні характеристики безпілотних повітряних суден або дані з реєстрів та державних обліків тощо. Судовий розгляд у цьому випадку виконує функцію процесуального балансу між публічним інтересом у забезпеченні безпеки повітряного простору та захистом прав осіб, яких притягують до адміністративної відповідальності.

Отже, запропоновані зміни до статей 255 та 221 КУпАП проєкту Закону № 13600 слід розглядати як необхідний інституційний елемент реалізації нової моделі адміністративної відповідальності у сфері експлуатації безпілотних повітряних суден, оскільки вони формують належну правову «інфраструктуру» застосування матеріальних норм і забезпечують їх практичну ефективність у відповідній сфері.

Висновки. Проведене дослідження положень проєкту Закону № 13600 свідчить, що запропоновані зміни спрямовані на формування моделі правового регулювання використання безпілотних повітряних суден, у межах якої поєднуються матеріально-регулятивні приписи авіаційного законодавства України та механізми адміністративної відповідальності за їх порушення. Такий підхід загалом відповідає сучасній тенденції посилення державного контролю за використанням технологій підвищеного ризику та прагненню забезпечити ідентифікацію суб'єктів експлуатації безпілотних повітряних суден.

Разом із тим аналіз законопроекту засвідчив наявність низки концептуальних і техніко-юридичних проблем, які можуть ускладнити його практичну реалізацію. Передусім ідеться про термінологічну неузгодженість між категоріями «експлуатація», «виконання польоту» та «керування» безпілотним повітряним судном, що використовуються у взаємопов'язаних нормах ПК України та КУпАП без належного нормативного розмежування. Така невизначеність здатна впливати на встановлення об'єктивної сторони адміністративного правопорушення, формування предмета доказування та забезпечення єдності правозастосовної практики.

Додаткові труднощі пов'язані з багаторівневою конструкцією складів адміністративних правопорушень, що поєднує елементи реєстраційного, облікового та дозвільного режимів. Це об'єктивно підвищує стандарти доказування, оскільки потребує встановлення сукупності взаємопов'язаних фактів: технічних характеристик безпілотного повітряного судна, обов'язковості його реєстрації чи державного обліку, наявності або відсутності чинних дозвільних документів, а також зв'язку відповідної особи з конкретним польотом.

Важливим чинником ефективності запропонованої моделі є належне нормативне закріплення повноважень органів Національної поліції України щодо ведення державного обліку безпілотних повітряних суден, визначення процедур формування відповідних інформаційних масивів та використання їх результатів у доказуванні. За відсутності чіткої законодавчої регламентації таких повноважень виникає ризик сумнівів у допустимості отриманих даних як доказів і, відповідно, зниження ефективності правозастосування.

Отже, ефективність запропонованої законодавчої моделі безпосередньо залежить від її системного доопрацювання, спрямованого на забезпечення термінологічної визначеності, узгодженості матеріальних норм, належного нормативного оформлення доказових механізмів та інституційної компетенції Національної поліції України. Лише за умови такої комплексної узгодженості можливо сформувати дієвий правовий механізм, здатний одночасно гарантувати безпеку використання повітряного простору, забезпечити належний рівень доказування правопорушень цієї категорії і створити передбачувані умови для подальшого розвитку безпілотних авіаційних технологій.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення, Кримінального кодексу України та Повітряного кодексу України щодо посилення відповідальності за правопорушення в галузі цивільної авіації після припинення або скасування воєнного стану в Україні від 05.08.2025 № 13600. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/56924>.
2. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення, Кримінального кодексу України та Повітряного кодексу України щодо посилення відповідальності за правопорушення в галузі цивільної авіації після припинення або скасування воєнного стану в Україні» від 06.08.2025. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/56924>.
3. Авіаційні правила України, Частина 47 «Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні», затверджені Наказом Державної авіаційної служби України від 05.02.2019 № 153. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0240-19#Text>.
4. Повітряний кодекс України: Закон України від 19.05.2011 № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>.
5. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 № 580-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text>.
6. Конституція України: Закон України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр#Text>.
7. Погорецький М.А. Застосування новітніх технологій у розслідуванні та доказуванні воєнних злочинів (проблемні питання). *Вісник кримінального судочинства*. 2023. № 3-4. С. 84-102. URL: <https://doi.org/10.17721/2413-5372.2023.3-4/84-102>.
8. Commission Delegated Regulation (EU) 2019/945 of 12 March 2019 on unmanned aircraft systems and on third-country operators of unmanned aircraft systems. *Official Journal of the European Union*. 2019. V. 62. 132 p. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2019/945/oj/eng.
9. Вигівський І.М. FPV-дрон – це найкращий спосіб для злочинців, щоб когось ліквідувати чи пошкодити майно. Тому ми маємо бачити детекцію дронів, які літають, і знати, хто ними керує. URL: <https://npu.gov.ua/news/fpv-dron-tse-naikrashchy-i-sposib-dlia-zlochynstiv-shchob-kohos-likviduvaty-chy-poshkodyty-maino-tomu-my-maemo-bachyty-detektsiiu-droniv-iaki-zlitaiut-i-znaty-khto-nymy-keruie-ivan-vyhivskiy>.
10. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>.
11. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 № 3353-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>.
12. Стратегія розвитку Національної поліції України на 2026-2030 роки. URL: <https://npu.gov.ua/diyalnist/konsultaciyi-z-gromadskistyuu/elektronni-konsultaciyi/informatsiinepovidomlennia-pro-provedennia-elektronnykh-konsultatsii-z-hromadskistiu-shchodo-proiektustratehii-rozvytku-natsionalnoi-politsii-ukrainy-na-20262030-roky?v=68a2eac1df753>.

Дата першого надходження рукопису до видання: 10.02.2026

Дата прийняття до друку рукопису після рецензування: 20.02.2026

Дата публікації: 5.03.2026