УДК 347.82:342.9:343:629.735.05
DOI https://doi.org/10.24144/2307-3322.2026.93.5.48

# ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВИКОРИСТАННЯ БЕЗПІЛОТНИХ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН: ОКРЕМІ АСПЕКТИ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ ДОСВІДУ ЄС

**Кузнецов В.В.,**
*доктор юридичних наук, професор,*
*головний науковий співробітник*
*відділу науково-правових експертиз*
*Інституту правотворчості та науково-правових експертиз*
*Національної академії наук України*
*ORCID: 0000-0003-1727-4019*

**Сийплокі М.В.,**
*доктор юридичних наук, професор,*
*професор кафедри кримінального права та правоохоронної діяльності*
*Ужгородського національного університету*
*ORCID: 0000-0001-6131-9179*

**Кузнецов В.В., Сийплокі М.В. Правове регулювання використання безпілотних повітряних суден: окремі аспекти імплементації досвіду ЄС.**

У статті розглянуто правове регулювання цивільного використання безпілотних повітряних суден в Україні та окремі аспекти імплементації європейських стандартів. Підкреслено, що після припинення або скасування воєнного стану очікується масове застосування цивільних дронів, а чинні норми Повітряного кодексу України, кримінального та адміністративного законодавства не забезпечують належної відповідальності у сфері використання безпілотних повітряних суден. Метою дослідження є порівняльно-правовий аналіз законопроєкту № 13600 від 5 серпня 2025 р. та оцінка його відповідності праву ЄС, насамперед Регламентам (ЄС) 2019/947 і 2019/945. Проаналізовано ключові новели законопроєкту: обов'язковий державний облік безпілотних повітряних суден масою 0,25–20 кг (для розважального, освітнього, наукового чи спортивного використання) в органах Національної поліції України та збереження реєстрації інших категорій у Державному реєстрі цивільних повітряних суден; встановлення адміністративної відповідальності за експлуатацію безпілотних повітряних суден без дозволу й керування у стані сп'яніння; запровадження кримінальної відповідальності за порушення правил експлуатації та керування дронами у стані сп'яніння лише за наявності суспільно небезпечних наслідків, що забезпечує принцип пропорційності. Наголошено на відповідності положень законопроєкту з підходами ЄС щодо вагового порогу 250 г і ризик-орієнтованості, водночас акцентовано відмінність у моделі реєстрації (в ЄС переважно реєструється оператор, тоді як законопроєкт акцентує увагу на обліку дронів та власників у поліції). У статті окреслено роль авіаційних правил і технічних вимог до безпілотних повітряних суден (ідентифікація, geo-fencing), які передбачені Регламентом (ЄС) 2019/945. Законопроєкт враховує європейські підходи до балансу між безпекою та правами людини. Він імплементує заходи, покликані захистити приватність (через ідентифікацію власників, що стримуватиме зловживання дронами) та безпеку (через покарання за небезпечні польоти). Зроблено висновок про загальну узгодженість законопроєкту з правом ЄС та його перспективність для гармонізації авіаційного регулювання з одночасним урахуванням вимог безпеки й приватності.

**Ключові слова:** адміністративна відповідальність, безпека, безпілотні повітряні судна, дрон, законопроєкт, злочин, кримінальна відповідальність, кримінальне законодавство, персональні дані, покарання, права людини, приватність, санкція.

**Kuznetsov V.V., Syiploki M.V. Legal regulation of the use of unmanned aerial vehicles: selected aspects of implementing EU experience.**

The article examines the legal regulation of the civil use of unmanned aerial vehicles in Ukraine and selected aspects of implementing European standards. It is emphasised that after the termination or cancellation of martial law, the widespread use of civilian drones is expected, and the current provisions of the Air Code of Ukraine, criminal and administrative legislation do not provide for adequate liability in the field of unmanned aerial vehicle use. The purpose of the study is to conduct a comparative legal analysis of draft law No. 13600 of 5 August 2025 and assess its compliance with EU law, in particular Regulations (EU) 2019/947 and 2019/945. The key novelties of the draft law are analysed: mandatory state registration of unmanned aerial vehicles weighing 0.25–20 kg (for recreational, educational, scientific or sporting use) with the National Police of Ukraine and retention of registration of other categories in the State Register of Civil Aircraft; the establishment of administrative liability for the operation of unmanned aerial vehicles without the required permit and for operating them while intoxicated; the introduction of criminal liability for violating the rules for operating and controlling drones while intoxicated only if there are socially dangerous consequences, which ensures the principle of proportionality. The article highlights the compliance of the draft law with EU approaches regarding the 250 g weight threshold and risk-based approach, while emphasising the difference in the registration model (in the EU, it is mainly the operator who is registered, while the draft law focuses on the registration of drones and owners with the police). The article outlines the role of aviation rules and technical requirements for unmanned aircraft (identification, geo-fencing) provided for in Regulation (EU) 2019/945. The draft law takes into account European approaches to balancing security and human rights. It implements measures to protect privacy (through the identification of owners, which will deter drone abuse) and safety (through penalties for dangerous flights). The article concludes that the draft law is generally consistent with EU law and has the potential to harmonise aviation regulation while taking into account safety and privacy requirements.

**Key words**: administrative liability, safety, unmanned aerial vehicles, drone, draft law, offence, criminal liability, criminal legislation, personal data, punishment, human rights, privacy, penalty.

**Постановка проблеми**. Стрімкий розвиток безпілотних повітряних суден (БПС) у всьому світі зумовлює необхідність адекватного правового регулювання їх використання. Існують загальні правила використання БПС, які діють в усіх країнах, а саме: «завжди використовувати в полі зору, не вище допустимих норм, заборона польотів в зоні аеропортів, стратегічних об'єктів, а також не наближатися до людей та тварин [24, с. 124]. Проте національні норми використання безпілотних апаратів в різних країнах-учасницях відрізняються масштабами, змістом та рівнем деталізації, що не дозволяє створити умови для взаємного визнання та відкриття повітряного простору. Тому сьогодні ведеться робота з розробки гармонізованих норм та правил використання БПС в повітряному просторі Європейського Союзу (ЄС) [12]. В Україні після скасування режиму воєнного стану, очікується масове впровадження дронів у цивільне життя, що вимагає заповнення наявного правового вакууму у сфері їх експлуатації. Відповідно до п. 24 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України (ПКУ), безпілотне повітряне судно – повітряне судно, призначене для виконання польоту без пілота на борту, керування польотом якого і контроль за яким здійснюються за допомогою спеціальної станції керування, що розташована поза повітряним судном [16]. Аналогічне визначення міститься у Правилах використання повітряного простору України, де зазначається, що «безпілотне повітряне судно – повітряне судно, призначене для виконання польоту без пілота на борту, керування польотом якого і контроль за яким здійснюються за допомогою спеціальної станції керування, що розташована поза повітряним судном» [11]. З цього випливає, що чинне національне нормативно-правове регулювання поки що відкидає можливість легального перебування у повітряному просторі будь-яких літальних апаратів, які є самокерованими і не перебувають під контролем людини-оператора [24, с. 123]. Разом з тим, законодавець прагне забезпечити громадську безпеку та запобігти правопорушенням, пов'язаним із БПС, шляхом встановлення чітких правил та відповідальності. Саме з цією метою розроблено 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» від 5 серпня 2025 р. реєстр. № 13600 (законопроєкт № 13600) [17].

**Стан опрацювання проблематики**. Питаннями правового регулювання використання БПС займалися такі науковці, як А.П. Анісімов, Є.І. Бакутіна, О.М. Бандурка, К.Є. Борова, К.Ю. Водоласкова, В.В. Воронько, Л.Ю. Грекова, Г.А. Грищенко, О.О. Клімук, А.Ю. Ковальчук, Д.В. Лисянська, С.М. Науменко, А.В. Пономаренко, І.А. Слободська, В.В. Сокуренко, О.В. Явтушенко та ін. Слід відзначити зростаючий науковий інтерес до правового регулювання використання БПС. Однак питання порівняльно-правового аналізу положень законопроєкту № 13600 та норм права Європейського Союзу науковцями не порушувалось.

**Мета дослідження**. Тому у цій статті буде здійснено порівняльно-правовий аналіз положень законопроєкту № 13600 та встановлено його відповідність з правом Європейського Союзу (зокрема, регламентами ЄС 2019/947 та 2019/945). На основі цього аналізу буде надана правова оцінка законопроєкту та обґрунтовані висновки щодо перспектив вказаного документа.

**Виклад основного матеріалу**. Законопроєкт № 13600 спрямований на встановлення правил польотів і експлуатації дронів та посилення відповідальності за їх порушення. Він пропонує нові норми як в адміністративному, так і в кримінальному законодавстві, а також зміни до ПКУ. Ключові положення цього проєкту такі:

обов'язкова реєстрація та облік БПС. Проєкт вносить зміни до ПКУ, згідно з якими безпілотні повітряні судна з максимальною злітною масою від 0,25 до 20 кг, що використовуються у розважальних, освітніх (позашкільна освіта), наукових чи спортивних цілях, підлягають державному обліку в органах Національної поліції України. Для інших категорій БПС (наприклад, важчих за 20 кг або тих, що використовуються у комерційних цілях) продовжує діяти вимога їх реєстрації в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України. Таким чином, запроваджується загальна вимога: політ дрона без належної реєстрації або обліку заборонений. Відповідну пряму заборону передбачено у новій модельній частині 2 статті 30 ПКУ, що забороняє польоти повітряних суден у повітряному просторі України без реєстрації або державного обліку, якщо такі є обов'язковими [17];

адміністративна відповідальність. Законопроєкт доповнює КУпАП двома новими статтями – ст. 113-1 «Експлуатація безпілотних повітряних суден без дозволу» (штраф від 5000 до 8000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (нмдг) з конфіскацією БПС) та ст. 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» (за ч. 1 штраф у розмірі 1000 нмдг або громадські роботи 40–60 годин, або адміністративний арешт до 10 діб). Для розслідування цих правопорушень законопроєкт надає повноваження поліції складати протоколи за ст. 113-1 та ст. 130-1 (зміни до ст. 255 КУпАП) та відносить їх розгляд до компетенції суддів (зміни до ст. 221 КУпАП). Таким чином, закон забезпечує процесуальну основу для притягнення до адміністративної відповідальності порушників правил польотів [17];

кримінальна відповідальність. У КК проєкт додає дві нові статті – ст. 276-2 «Порушення правил експлуатації безпілотних повітряних суден» та ст. 276-3 «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». Ці статті доповнюють розділ КК про порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту, виділяючи окремо діяння, пов'язані з БПС

Стаття 276-2 КК охоплює експлуатацію БПС без реєстрації в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України або без проведення державного обліку в органах Національної поліції України, або без документів, що дають право виконувати польоти, або з порушенням строку дії таких документів чи встановлених ними вимог, або інше порушення правил та порядку використання повітряного простору України, якщо це спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесні ушкодження або заподіяло матеріальну шкоду у великому розмірі. Санкція за це (ч. 1 ст. 276-2) – штраф від п'ятдесяти до двохсот п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправні роботи на строк до двох років, або обмеження волі на той самий строк, або позбавлення волі на строк до трьох років. Таким чином, якщо, приміром, незареєстрований дрон упав і травмував людину чи спричинив велику майнову шкоду, настає кримінальна відповідальність [17].

Частина 2 ст. 276-2 КК передбачає більш суворе покарання, якщо такі дії спричинили смерть потерпілого або тяжкі тілесні ушкодження – позбавлення волі від 2 до 7 років. А якщо внаслідок порушення вказаних правил загинули кілька людей (ч. 3 ст. 276-2 КК), – покарання від 5 до 10 років

позбавлення волі [17]. Таким чином, градація відповідальності є пропорційною тяжкості наслідків: від нетяжкого злочину за середньої тяжкості шкоду до тяжкого злочину за загибель людей.

Стаття 276-3 КК встановлює кримінальну відповідальність за керування БПС в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а також передача керування БПС особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів, якщо це спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесні ушкодження або заподіяло матеріальну шкоду у великому розмірі [17]. Санкція за ч. 1 ст. 276-3 КК аналогічна санкції за ч. 1. ст. 276-2 КК. Якщо ж нетверезий оператор дрона спричинив смерть або тяжкі тілесні ушкодження (ч. 2 ст. 276-3 КК) – позбавлення волі на 4–8 років, а якщо це призвело до загибелі кількох людей (ч. 3 ст. 276-3 КК) – від 5 до 10 років позбавлення волі [17]. Отже, КК диференціює відповідальність за «п'яне» керування БПС залежно від наслідків, подібно до підходу щодо автомобільного транспорту [21]. Слід зауважити, що передбачена криміналізація діянь не дублює адміністративні склади правопорушень, адже кримінальна відповідальність настає лише за умови настання суспільно небезпечних наслідків (тілесних ушкоджень середньої тяжкості, тяжких тілесних ушкоджень, матеріальної шкоди у великому розмірі, загибелі людей). Тим самим забезпечено принцип пропорційності: дрібні порушення правил експлуатації дронів караються адміністративно, а ті, що спричинили тяжкі наслідки – за кримінальним законодавством;

зміни до ПКУ. Окрім уже згаданої загальної заборони на польоти без реєстрації та обліку (нова ч. 2 ст. 30 ПКУ), законопроєктом вносяться доповнення до ст. 4 та ст. 39 ПКУ [17]. Зокрема, ст. 4 ПКУ, яка визначає сферу дії авіаційного законодавства, доповнюється вказівкою, що експлуатація БПС допускається за умови проходження державного обліку (для випадків, коли реєстрація не вимагається). А в ст. 39 ПКУ конкретизовано перелік повітряних суден, які не підлягають реєстрації в реєстрі, але підлягають обліку в поліції: це якраз безпілотники 0,25–20 кг, що використовуються для розваг, позашкільної освіти, науки та спорту. Визначено, що державний облік БПС включає реєстрацію, накопичення, узагальнення, зберігання та передачу інформації про зареєстровані дрони та їх власників (тобто створення спеціальної бази даних) [17].

Законопроєкт також містить перехідні положення. Зокрема, введення обов'язку держобліку дронів 0,25–20 кг відтерміновано – ця норма набирає чинності через 12 місяців після опублікування закону. Це зроблено, очевидно, щоб дати час існуючим власникам дронів виконати вимоги обліку та забезпечити розбудову необхідної інфраструктури (реєстру у поліції). Водночас сам закон у цілому має набути чинності з дня, наступного за днем опублікування (тобто більшість його норм, зокрема адміністративні та кримінальні санкції, почнуть діяти одразу після прийняття) [17].

Отже, законопроєкт № 13600 запроваджує комплексний механізм регулювання цивільного використання дронів: від визначення, які дрони треба враховувати і де, до встановлення покарань за порушення правил експлуатації. Він фактично закриває прогалини в законодавстві, адже до цього українське право не містило спеціальних норм про відповідальність дистанційних пілотів чи власників БПС (лише у 2023 році до ПКУ були додані базові дефініції «безпілотник», «дистанційний пілот» тощо, але санкційні норми були відсутні) [17].

Заради справедливості слід згадати досить критичний (містить 20 зауважень) висновок Головного науково-експертного управління Апарату Верховної Ради України (ГНЕУ) на законопроєкт № 13600. Серед усіх зауважень згадаємо лише одне положення, зокрема ГНЕУ справедливо вказує у своєму висновку, що обраний спосіб – об'єднати в одному акті зміни і до регулятивного закону (ПКУ), і до КУпАП та КК – не є традиційним [18]. Відповідно до ч. 4 ст. 2 КУпАП та ч. 6 ст. 3 КК, зміни до цих кодексів мають вноситися окремими законами, а не «в пакеті». У законопроєкті № 13600 основні правила впроваджуються саме через зміни до авіаційного законодавства, а зміни до КУпАП та КК є похідними від них. Головне науково-експертне управління Апарату Верховної Ради України зауважує, що з точки зору законодавчої техніки доцільніше було б розділити матеріал: окремо закон щодо змін до ПКУ, і окремо – щодо встановлення адміністративної/кримінальної відповідальності [18]. Втім, такий підхід обрано задля цілісності реформи. У разі прийняття проєкту у нинішньому вигляді, можливе певне відхилення від букви згаданих норм КУпАП та КК, однак це не впливає на матеріальний зміст запропонованих змін, а є радше питанням процедури та структури законодавства [17; 18].

У багатьох країнах світу законодавчо обмежено сферу застосування БПС або існують жорсткі умови виконання польотів, включно з ліцензуванням, ідентифікацією та іншим [22, с. 31]. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька Конвенція), підписана у 1944 р., встановлює

деякі правила використання БПС [14]. Додатки до Конвенції містять стандарти і правила для ліцензування пілотів, операцій та льотної придатності повітряних суден. У 2007 р. Міжнародна організація цивільної авіації створила дослідницьку групу з розробки стандартів щодо використання дистанційно пілотованих авіаційних систем [22, с. 31]. Результатом роботи даної групи став Регламент № 216/2008 про загальні правила у сфері цивільної авіації та про створення Європейського агентства з авіаційної безпеки [7, с. 287]. У 2011 р. було роз'яснено загальні принципи операційного використання безпілотних літальних апаратів (БПЛА) [13]. У 2014 р. Європейська комісія розробила Стратегію відкриття авіаційного ринку для цивільного використання дистанційно пілотованих авіаційних систем у безпечний і стійкий спосіб. Метою Стратегії було сприяти розвитку дистанційно пілотованих авіаційних систем із одночасним вирішенням соціальних наслідків їх використання [12, с. 7]. Слід також звернути увагу на положення Ризької декларації, прийнятої державами ЄС на конференції у Ризі 5–6 березня 2015 р., яка визначила основні принципи нормативно-правової бази використання БПЛА у Європі [12, с. 8].

Посприяла забезпеченню всебічного правового регулювання також ухвалена у 2015 р. концепція ЄС із використання дронів, яка реалізовується і нині та яка містить комплекс загальних принципів у відповідній сфері. Європейське агентство авіаційної безпеки в 2019 році оприлюднило загальні норми використання дронів, які в подальшому повинні стати обов'язковими для всіх країн членів ЄС [22, с. 32].

Як відомо, Україна тривалий час прагне приєднатися до ЄС та працює над адаптацією свого законодавства з правом ЄС [23, с. 792]. Тому надзвичайно актуальним є порівняння законопроєкту № 13600 з нормативними актами ЄС з даної проблематики (Регламентом (ЄС) 2019/947 Європейської комісії про правила та процедури експлуатації БПЛА від 24 травня 2019 р., який набув чинності 31 грудня 2020 р. та мав за мету уніфікувати правила польотів для БПЛА у спільному європейському небі [4] та Регламентом (ЄС) 2019/945 про безпілотні авіаційні системи та про операторів безпілотних авіаційних систем з третіх країн від 12 березня 2019 р., який набув чинності 1 липня 2019 р. (встановлює технічні стандарти для дронів) [3].

По-перше, законопроєкт № 13600 впроваджує аналогічний до європейського принцип обов'язкової реєстрації з порогу 250 г. Вимога державного обліку в поліції охоплює дрони вагою 0,25–20 кг, що використовуються не в комерційних цілях. Це збігається з європейським критерієм: 250 г – межа, нижче якої дрони вважаються «іграшками» або такими, що становлять мінімальний ризик. Таким чином, законопроєкт узгоджується із Регламентом (ЄС) 2019/947 в частині вагового порогу. Більше того, згадано, що проєкт орієнтований на норми Регламенту (ЄС) 2019/947, де ця межа міститься. Це свідчить, що законодавець свідомо прагне гармонізувати українські правила з європейськими [17; 4].

По-друге, у ЄС реєстрація стосується операторів, а український законопроєкт вводить облік саме повітряних суден та їх власників у поліції. На нашу думку, в цьому є певна відмінність. Європейська система централізована через авіаційні органи: наприклад, в кожній країні ЄС створено електронний портал, де оператор (фізична чи юридична особа) реєструється, дані потрапляють у загальну базу Європейської агенції авіаційної безпеки (EASA), і отримується ідентифікаційний номер оператора (registration number). Цей номер наноситься на дрони, і за ним можна визначити відповідальну особу. Законопроєкт № 13600, фактично, теж вимагає подання даних про власника, але веденням бази займається поліція. Можна припустити, що облік у поліції – це проміжний етап; з часом, на нашу думку, є перспективним інший варіант – підпорядкування Державній авіаційній службі України.

Варто зазначити, що Регламент (ЄС) 2019/945 в ЄС встановлює технічні вимоги до дронів: поділ на класи (C0, C1, C2, C3, C4, C5, C6) залежно від ваги та характеристик, обов'язкове оснащення певних дронів системою ідентифікації та геообмеження (geo-fencing) тощо. З 2024 року в ЄС всі нові дрони масою понад 250 г повинні мати класифікаційний ярлик (CE-class) і функцію дистанційної електронної ідентифікації для передачі їх розташування та даних оператора правоохоронцям у режимі реального часу. Національний законопроєкт № 13600 не регулює технічні аспекти (це й зрозуміло, адже йдеться про зміни до кодексів). Але впровадження норм про обов'язкову ідентифікацію користувачів та документи на право польоту свідчить про напрямок, близький до європейського (де кожен політ в специфічній категорії теж вимагає дозволу/декларації, а для відкритої – сертифікату компетенції пілота A1/A3 чи A2 залежно від підкатегорії). Український ПКУ оперує поняттям «документи, що дають право виконувати польоти» [16] – деталі цих документів мають встановити Авіаційні правила України [20]. Ймовірно, це будуть посвідчення (сертифікати) дистанційних пілотів, дозволи на конкретні польоти тощо, за аналогією з європейськими нормами [11; 3].

По-третє, щодо відповідальності: норми, які передбачені регламентами (ЄС) 2019/947 та (ЄС) 2019/945 не містять прямих санкцій, залишаючи питання відповідальності на розсуд держав-членів. Проте практика держав ЄС демонструє схожий підхід – адміністративні стягнення за порушення правил та кримінальні покарання за створення серйозної небезпеки. Наприклад, у Великій Британії (яка імплементувала норми EASA до Brexit) встановлено, що політ дрона, що створює загрозу для пілотованого літака, є кримінальним злочином із покаранням до 5 років ув'язнення [5]. Це стало реакцією на інциденти на зразок зупинки аеропорту Ґетвік у 2018 році через появу дрона [6]. Також введено високі штрафи за польоти в заборонених зонах (навколо аеродромів, вищі за 120 м тощо) та інші порушення правил. У Німеччині порушення правил повітряного руху безпілотниками може каратися значними штрафами згідно з Повітряним кодексом (Luftverkehrsgesetz) [1], а умисне створення небезпеки повітряному судну підпадає під ст. 315 КК Німеччини про небезпечне втручання, зокрема в повітряний рух [2]. Більшість країн ЄС ввели адміністративні штрафи за відсутність реєстрації оператора чи сертифіката пілота, а у разі заподіяння шкоди – застосовуються загальні норми кримінального права (приміром, необережне спричинення тілесних ушкоджень, ненавмисне вбивство, пошкодження майна тощо, залежно від наслідків) [10; 9]. Законопроєкт № 13600, як бачимо, вписується в цю європейську парадигму: він встановлює штрафи за недотримання процедур (реєстрація, документи) і тюремне ув'язнення – за катастрофічні наслідки (травми, смерті) внаслідок експлуатації дрона. Таким чином, принцип пропорційності відповідальності, характерний для європейського права, тут дотримано [3; 4; 15].

По-четверте, варто відзначити сферу охорони приватності та персональних даних: регламенти ЄС зобов'язують операторів дронів дотримуватися норм захисту даних у разі, якщо ведеться фото- чи відеозйомка. У законопроєкті №13600 прямі норми про приватність відсутні (вони більше стосуються КК України, наприклад, у контексті статті про незаконне збирання інформації, але це окреме питання). Проте встановлення вимог до ідентифікації користувачів і надання поліції права обліку дронів опосередковано сприяє забезпеченню права на приватність інших осіб, оскільки у разі неправомірної зйомки чи спостереження дроном можна буде встановити власника та притягнути його до відповідальності за діючими нормами (наприклад, за ст. 182 КК – порушення недоторканності приватного життя). В ЄС несанкціоноване спостереження за особою за допомогою дрона також підпадає під загальні положення про захист приватного життя і персональних даних, хоча спеціального складу «злочини з використанням дрона» у кримінальних кодексах держав ЄС зазвичай немає – діють загальні норми законодавства щодо захисту приватності [1].

Регламент (ЄС) 2019/945 також вимагає, щоб дрони певних класів мали вбудовані технічні можливості, як-от geo-fencing (географічне обмеження) – тобто програмні межі, що не дають дрону залетіти в заборонені зони (навколо аеропортів, стратегічних об'єктів). Хоча у законопроєкті № 13600 це прямо не прописано, але у пояснювальній записці наголошувалося на необхідності вдосконалення контролю за дронами з урахуванням Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору», де передбачено порядок встановлення заборонених зон [17; 19]. Таким чином, технічне та правове регулювання мають доповнювати одне одного: право – встановлювати відповідальність і вимоги, техніка – допомагати їх дотримуватися (наприклад, дрон із geo-fencing просто не злетить біля аеропорту, знижуючи ймовірність порушення)

Загалом, законопроєкт № 13600 зближує українське регулювання БПС з правом ЄС. Він враховує основні стандарти EASA: вагові категорії, необхідність реєстрації, дозвільні документи на польоти, диференційований підхід залежно від ризику [8]. Це відповідає взятим Україною зобов'язанням щодо імплементації європейських норм у сфері авіації згідно з Угодою про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та ЄС, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, від 27 червня 2014 р. Певні відмінності (роль поліції, реєстрація кожного дрона, а не лише оператора) можуть бути предметом подальшого узгодження.

**Висновки.** Законопроєкт № 13600 про посилення відповідальності за правопорушення у сфері експлуатації БПС є важливим кроком у розвитку національного авіаційного та ІТ-законодавства. Проведений аналіз дозволяє зробити такі висновки:

Необхідність законопроєкту обґрунтована. Збільшення кількості дронів та інцидентів за їх участі створило правову невизначеність і ризики для безпеки. Чинні норми (ПКУ, КУпАП, КК) не забезпечували належної відповідальності за порушення правил польотів безпілотників. Проєкт закону заповнює ці прогалини, пропонуючи комплексний підхід – від реєстрації апаратів до санкцій за різні види правопорушень. Це відповідає інтересам суспільства в безпечному використанні БПС.

Законопроєкт здебільшого узгоджується з правом ЄС та сучасними міжнародними стандартами. Аналогії з регламентами EASA свідчать, що український законодавець використав найкращі європейські практики: ваговий поріг 250 г для реєстрації, категоризацію ризиків, вимоги до операторів. Хоч деякі процедурні моменти (пов'язані з реєстрацію) відрізняються, в цілому напрям гармонізації очевидний. Прийняття цього законопроєкту сприятиме євроінтеграції України у сфері авіації та виконанню умов Угоди про спільний авіаційний простір з ЄС від 12 жовтня 2021 р.

Проєкт враховує європейські підходи до балансу між безпекою та правами людини. Він імплементує заходи, покликані захистити приватність (через ідентифікацію власників, що стримуватиме зловживання дронами) та безпеку (через покарання за небезпечні польоти). Це узгоджується із практикою ЄСПЛ, яка допускає обмеження прав заради публічної безпеки, за умови достатньої правової визначеності і пропорційності. У законопроєкті передбачені досить чіткі критерії відповідальності (наприклад, кримінальна – лише за наявності наслідків, що є об'єктивним критерієм). Отже, ризику невідповідності Конвенції про права людини немає, навпаки – закон встановлює правомірні рамки, в яких і держава, і громадяни можуть діяти, знаючи свої права й обов'язки.

**СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:**


1. Bundesrepublik Deutschland. Luftverkehrsgesetz (LuftVG): § 58 Ordnungswidrigkeiten. *Gesetze im Internet*. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/luftvg/__58.html.
2. Bundesrepublik Deutschland. Strafgesetzbuch (StGB): § 315 Gefährliche Eingriffe in den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr. *Gesetze im Internet.* URL: https://ww.gesetze-im-internet.de/stgb/__315.html.
3. 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. L 152 (11.06.2019). P. 1–40. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2019/945/oj.
4. Commission Implementing Regulation (EU) 2019/947 of 24 May 2019 on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft. *Official Journal of the European Union*. 2019. L 152 (11.06.2019). P. 45–71. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/947/oj.
5. Department for Transport (UK). New drone laws bring added protection for passengers: UK Government News, 30 May 2018. URL: https://www.gov.uk/government/news/new-drone-laws-bring-added-protection-for-passengers.
6. Department for Transport. New police powers to tackle illegal use of drones. UK Government News, 07 January 2019. URL: https://www.gov.uk/government/news/new-police-powers-to-tackle-illegal-use-of-drones.
7. Du H., Heldeweg M.A. An experimental approach to regulating non-military unmanned aircraft systems. *International Review of Law, Computers & Technology*. 2019. Vol. 33. №. 3. P. 285–308. URL: https://www.tandfonline.com/doi/epdf/10.1080/13600869.2018.1429721?needAccess=true.
8. European Union Aviation Safety Agency (EASA). Drones & Air Mobility. URL: https://www.easa.europa.eu/en/domains/civil-drones.
9. France. Service-Public. Drone: Pilotage rules to be respected. URL: https://www.service-public.gouv.fr/particuliers/vosdroits/F34630?lang=en.
10. Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council of 4 July 2018 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency, and amending Regulations (EC) № 2111/2005, (EC) № 1008/2008, (EU) № 996/2010, (EU) № 376/2014 and Directives 2014/30/EU and 2014/53/EU, and repealing Regulations (EC) № 552/2004 and (EC) № 216/2008, and Council Regulation (EEC) № 3922/91. EUR-Lex. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj/eng.
11. Авіаційні правила України «Правила використання повітряного простору України»: Наказ Держ. авіац. служби України та Міністерства оборони України від 11 травня 2018 р. № 430/210. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1056-18#Text.
12. Бєловал С. Світовий досвід правового регулювання використання безпілотників (USAID). *Європейський інформаційно-дослідницький центр*. URL: http://euinfocenter.rada.gov.ua/uploads/documents/28939.pdf.

13. Григоров О.М. Правова регламентація використання цивільних безпілотних літальних апаратів: стандарти ІКАО та практика України. *Recht der Osteuropäischen Staaten*. 2020. № 2. P. 14–17. URL: https://www.uni-goettingen.de/de/document/download/2fb81f920e9e4d67410315fb86b417d5.pdf/Komplette%20Ausgabe.pdf.
14. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р.: Конвенція; ІКАО від 07.12.1944. База даних «Законодавство України». Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/go/995_038.
15. Облік всіх БПЛА та штрафи за керування ними в нетверезому стані: які недоліки містить законопроєкт про безпілотники. *Судово-юридична газета*. 22.12.2025. URL: https://sud.ua/uk/news/publication/349054-oblik-vsikh-bpla-ta-shtrafi-za-keruvannya-nimi-v-netverezomu-stani-yaki-nedoliki-mistit-zakonoproyekt-pro-bezpilotniki.
16. Повітряний кодекс України : Закон України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text.
17. 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 : проєкт Закону України від 5 серпня 2025 р. реєстр. № 13600. URL: https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/56924.
18. 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: Науково-експертний висновок від 26 вересня 2025 р. Головного науково-експертного управління Апарату Верховної Ради України до проєкту Закону України реєстр. № 13600 від 05.08.2025 (перше читання). URL: https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/pubFile/3104377.
19. 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 : Пояснювальна записка до проєкту Закону України реєстр. № 13600 від 05.08.2025. URL: https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/pubFile/3019346.
20. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України»: наказ Державіаслужби України, Міністерства оборони України від 11.05.2018 № 430/210. База даних «Законодавство України». Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/go/z1056-18.
21. Реєстрація дронів і штрафи за порушення: Рада готує нові правила для БПЛА. *Судово-юридична газета*. 13.01.2026. URL: https://sud.ua/uk/news/laws/350819-reyestratsiya-droniv-i-shtrafi-za-porushennya-rada-gotuye-novi-pravila-dlya-bpla.
22. Слободська І.А., Юхимович М.І. Правове регулювання використання безпілотних літальних апаратів у цивільній авіації України. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2022. № 4. С 30–35. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npnau_2022_4_6.
23. Шакун В.І., Кузнецов В.В. Реформування національного кримінального законодавства з урахуванням європейського та воєнного досвіду України. *Наукова концепція розвитку законодавства України: обґрунтування та прогнозування напрямів правотворчої діяльності*: монографія / за заг. ред. Стефанчука Р.О. та Кузнєцової Н.С. Київ : Юрінком Інтер, 2025. С. 783–796.
24. Явтушенко О.В. Проблеми та перспективи правового режиму безпілотних літальних апаратів в Україні. *Право і суспільство*. 2023. № 2. Т. 2. С. 120–127. DOI https://doi.org/10.32842/2078-3736/2023.2.2.18.

Дата першого надходження рукопису до видання: 2.01.2026
Дата прийняття до друку рукопису після рецензування: 20.02.2026
Дата публікації: 5.03.2026

*© Кузнецов В.В., Сийплокі М.В., 2026*
*Стаття поширюється на умовах ліцензії CC BY 4.0*