

**А. С. Погурельський**, аспірант Державної установи  
«Інститут економіко-правових досліджень імені В. К. Макутова  
НАН України»  
ORCID: 0009-0008-7670-5265

## ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВИКОРИСТАННЯ БПЛА У ЛАНЦЮГАХ ПОСТАЧАННЯ ТА ДОСТАВКИ «ОСТАННЬОЇ МИЛІ» У ПОВОЄННІЙ УКРАЇНІ В КОНТЕКСТІ БАЛАНСУ ПРИВАТНИХ І ПУБЛІЧНИХ ІНТЕРЕСІВ

У статті досліджуються проблеми правового регулювання використання безпілотних літальних апаратів (БПЛА) у господарській діяльності, зокрема у сфері логістики та доставки товарів. Актуальність дослідження зумовлена стрімким розвитком технологій безпілотних систем, значним зростанням виробничих спроможностей України у сфері виготовлення БПЛА, а також перспективами їх застосування у господарській діяльності після припинення дії обмежень, пов'язаних із воєнним станом.

У роботі проаналізовано сучасний стан нормативного забезпечення експлуатації БПЛА в Україні та визначено, що чинне законодавство не містить спеціальних правил щодо їх використання у логістичній діяльності.

Особливу увагу приділено аналізу положень нормативних актів ЄС, зокрема Імплементаційного регламенту Комісії (ЄС) 2019/947 та Делегованого регламенту Комісії (ЄС) 2019/945. Досліджено поділ операцій із БПЛА на відкриту, специфічну та сертифіковану категорії, особливості реєстрації операторів і безпілотних систем, вимоги до підготовки дистанційних пілотів, а також механізми державного контролю та страхування ризиків.

Окремо розглянуто досвід Сполучених Штатів Америки щодо державного регулювання використання БПЛА у цивільній сфері.

За результатами дослідження запропоновано напрями удосконалення української моделі правового регулювання використання БПЛА. До таких напрямів віднесено запровадження ризик-орієнтованого підходу, створення системи державної реєстрації БПЛА та їх операторів, встановлення спеціальних вимог до страхування відповідальності, забезпечення професійної підготовки дистанційних пілотів, а також здійснення державного контролю на всіх етапах життєвого циклу безпілотних систем.

Обґрунтовано, що впровадження комплексного правового регулювання використання БПЛА сприятиме розвитку інноваційних логістичних технологій, підвищенню ефективності транспортних процесів, забезпеченню доступності товарів і послуг, одночасно гарантуючи належний рівень громадської, авіаційної та національної безпеки. Запропоновано використовувати механізм експериментальних проєктів як інструмент попередньої апробації нових правових моделей до моменту повноцінного запровадження відповідного законодавчого регулювання.

**Ключові слова:** безпілотні літальні апарати (БПЛА), ланцюги поставок, господарська діяльність, суб'єкти господарювання, повоєнний період, право ЄС, безпека, економічна вигода, суспільні інтереси, воєнний стан, зброяна агресія російської федерації, правове регулювання.

### **S. Pohurelskyi. Legal regulation of UAV use in supply chains and “last-mile” delivery in postwar Ukraine in the context of balancing private and public interests**

This article examines issues related to the legal regulation of the use of unmanned aerial vehicles (UAVs) in economic activities, particularly in the fields of logistics and goods delivery. The relevance of this study stems from the rapid development of unmanned system technologies, the significant growth of Ukraine's manufacturing capabilities in the field of UAV production, and the prospects for their application in economic activities following the lifting of restrictions related to martial law.

This paper analyzes the current state of the regulatory framework governing UAV operations in Ukraine and concludes that current legislation does not contain specific rules regarding their use in logistics activities.

Particular attention is paid to the analysis of the provisions of EU regulations, specifically Commission Implementing Regulation (EU) 2019/947 and Commission Delegated Regulation (EU) 2019/945. The study examines the classification of UAV operations into open, specific, and certified categories; the specifics of registering operators and unmanned systems; requirements for the training of remote pilots; as well as mechanisms for government oversight and risk insurance.

The experience of the United States of America regarding government regulation of UAV use in the civilian sector is examined separately.

Based on the results of the study, recommendations are proposed for improving the Ukrainian model of legal regulation of UAV use. These areas include the introduction of a risk-based approach, the creation of a system for the government registration of UAVs and their operators, the establishment of specific requirements for liability insurance, the provision of professional training for remote pilots, and the exercise of government oversight at all stages of the life cycle of unmanned systems.



© А. С. Погурельський, 2026

Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу CC BY 4.0

*It is argued that the implementation of comprehensive legal regulation of UAV use will contribute to the development of innovative logistics technologies, improve the efficiency of transportation processes, and ensure the availability of goods and services, while guaranteeing an adequate level of public, aviation, and national security. It is proposed to use the mechanism of pilot projects as a tool for preliminary testing of new legal models prior to the full implementation of the relevant legislative framework.*

**Key words:** *unmanned aerial vehicles (UAVs), supply chains, economic activity, business entities, postwar period, EU law, security, economic benefits, public interests, martial law, armed aggression by the russian federation, legal regulation.*

**Постановка проблеми.** Використання безпілотних літальних апаратів (далі – БпЛА) є одним із передових технологічних проривів та яскравим прикладом застосування сучасних інноваційних технологій, які стрімко розвиваються й знаходять широке застосування в багатьох сферах життя суспільства [1]. Так, оборонна стратегія України передбачає активне використання БпЛА як одного з ключових елементів сучасної війни. Російсько-українська війна стала потужним каталізатором розвитку вітчизняної галузі розроблення та виробництва безпілотних систем різного призначення. В умовах бойових дій Україна значно наростила виробничі спроможності, забезпечивши масове виготовлення військових БпЛА. Українська оборонна промисловість спроможна виробляти близько 10 мільйонів військових БпЛА на рік, а в подальшому планується масштабування до 20 мільйонів одиниць щорічно [2]. За різними оцінками, Україна є лідером по виробництву БпЛА [3]. Окрім кількісного зростання, відбувається постійне вдосконалення якісних характеристик БпЛА, що забезпечує можливість транспортування вантажів більшої маси на значні відстані. Відповідні технології можуть активно використовуватися у господарській діяльності для транспортування товарів як кінцевим споживачам, так і іншим суб'єктам господарювання, сприяючи підвищенню ефективності логістичних процесів та оптимізації ланцюгів постачання. Дослідники, аналізуючи ринки США (*авт. – держава одна з лідерів використання БпЛА у доставці товарів*) та Європи, зазначають, що економічний прибуток від галузі доставки БпЛА, імовірно, є вищим у Європі, оскільки щільність потенційних пунктів доставки там більша, ніж у США [4], що є додатковим аргументом їх використання в Україні.

Свою чергою, у зв'язку з повномасштабним вторгненням російської федерації повітряний простір України фактично закритий для цивільної авіації, зокрема й для будь-яких БпЛА. Водночас в окремих випадках їх використання допускається за умови погодження з Генеральним штабом Збройних Сил України [5; 6]. Однак наразі не йдеться про використання БпЛА у повноцінній господарській діяльності суб'єктів господарювання, що стримує розвиток і логістичної галузі. Такий «відкладений попит», зумовлений об'єктивними обставинами, обумовлює необхідність його дослідження вже сьогодні, а також законодавчого врегулювання відповідних правовідносин. Це дозволить після відкриття повітряного простору України без зволікань розпочати повноцінне використання цивільних БпЛА, зокрема у сфері логістики.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Останнім часом як зарубіжні, так і вітчизняні науковці активно досліджують проблематику БпЛА. Значну увагу цій тематиці приділяють і правники, які наголошують на необхідності формування комплексного правового регулювання використання БпЛА в Україні. Окремі наукові праці присвячені застосуванню БпЛА у сфері оборони, тоді як інші зосереджені на їх використанні в цивільній сфері, зокрема для розважальних, освітніх, оперативного-розшукових та господарських цілей (у будівництві, сільському господарстві, логістиці тощо). Серед дослідників, які зробили внесок у розроблення зазначеної проблематики, можна виділити: Н. Басараб, А. Ковбасюк, В. Корсун, В. В. Кузнецов, С. Леонова, Р. Михайлов, Л. Рудник, М. Сийплові, В. Сокуренько, Д. В. Чернолуцький та ін. Водночас аналіз наукової літератури свідчить, що дослідження використання БпЛА у ланцюгах поставок переважно зосереджуються на перевагах, які отримує суб'єкт господарювання від їх впровадження. Натомість питання можливого негативного впливу такого використання на суспільні інтереси залишаються недостатньо дослідженими.

**Метою дослідження** є вивчення правового регулювання використання БпЛА, зокрема і в господарській діяльності, а також визначення оптимального балансу між економічною доцільністю їх використання та необхідністю забезпечення суспільних інтересів, насамперед у сфері громадської безпеки, захисту прав і свобод людини через запровадження дієвих регуляторних механізмів.

**Виклад основного матеріалу.** На думку С. Леонової, Н. Басараб та Л. Рудник, традиційні логістичні моделі, засновані на використанні наземного транспорту, характеризуються низкою суттєвих обмежень. До них належать: ускладнений доступ до віддалених і важкодоступних територій, залежність від стану дорожньої інфраструктури та транспортних заторів, що нерідко призводить до збільшення строків доставки, зростання транспортних витрат і зниження ефективності логістичних процесів. Крім того, експлуатація наземного транспорту пов'язана з ризиками дорожньо-транспортних пригод, зумовленими впливом людського фактора. Водночас як раз використання БпЛА у логістиці може подолати ці проблеми. Завдяки своїм технічним характеристикам БпЛА здатні забезпечувати доставку у важкодоступні райони, скорочувати час перевезення та підвищувати оперативність логістичних операцій [7], що створює передумови для підвищення ефективності транспортно-логістичних процесів, зокрема і економічну ефективність. Більшість суб'єктів господарювання здійснюють свою діяльність для досягнення економічного ефекту (отримання

прибутку). Використання БпЛА є одним із засобів досягнення такого економічного ефекту, оскільки сприяє оптимізації бізнес-процесів, скороченню витрат та підвищенню ефективності господарської діяльності, особливо це відчутно в логістичній діяльності.

Наразі чинним законодавством, зокрема статтею 39 Повітряного кодексу України, встановлено, що безпілотні повітряні судна, максимальна злітна маса яких не перевищує 20 кілограмів та які використовуються для розваг, в освітньому процесі з метою здобуття позашкільної освіти, а також у науковій та спортивній діяльності, не підлягають реєстрації у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України [8]. Водночас із наведеної норми випливає, що всі інші безпілотні повітряні судна підлягають обов'язковій державній реєстрації.

Авіаційні правила України «Організація повітряного руху», затверджені наказом Державної авіаційної служби України 09 грудня 2021 року № 1920 передбачають особливості використання безпілотного некерованого аеростата (*безпілотне повітряне судно, яке легше за повітря, не обладнане силовою установкою та перебуває у вільному польоті*). Так, нормативними вимогами передбачено обов'язок повідомлення про запуск середнього або важкого безпілотного некерованого аеростата. Таке повідомлення має містити, зокрема, інформацію про: ідентифікацію аеростата або кодову назву проєкту (польоту); класифікацію та опис аеростата; код вторинного оглядового радіолокатора або частоту ненаправленого радіомаяка; місце та час запуску; очікуваний час підйому до барометричної висоти 18 000 м або досягнення крейсерського ешелону польоту нижче цієї висоти із зазначенням розрахункового місцезнаходження; розрахункові дату та час припинення польоту; а також очікуване місце приземлення (за наявності можливості його визначення) [9]. Безумовно, безпілотний некерований аеростат може розглядатися як один із різновидів БпЛА, оскільки також не передбачає перебування пілота на борту. Водночас чинне законодавство не забезпечує комплексного правового регулювання використання БпЛА, насамперед безпілотних повітряних суден літакового та мультироторного типу (дронів), які набули найбільшого поширення у цивільній сфері та можуть використовуватися при доставці товарів.

Аналіз національного законодавства дає підстави для висновку, що наразі в Україні відсутнє спеціальне правове регулювання використання БпЛА у комерційних цілях, зокрема для доставки товарів. Правове регулювання відповідних відносин здійснюється переважно на підставі загальних норм повітряного законодавства, які визначають порядок використання повітряного простору та експлуатації повітряних суден, однак не враховують специфіку здійснення логістичної діяльності із застосуванням безпілотних технологій.

Відзначимо, що Національною програмою адаптації законодавства України до права Європейського Союзу (acquis ЕС), затвердженій постановою Кабінету Міністрів України від 01 квітня 2026 № 438 передбачена імплементація Імплементаційного регламенту Комісії (ЄС) 2019/947 від 24 травня 2019 р. щодо правил та процедур експлуатації безпілотних авіаційних систем (далі – Імплементаційний регламент) та Делегованого регламенту Комісії (ЄС) 2019/945 від 12 березня 2019 р. (далі – Делегований регламент) щодо безпілотних авіаційних систем та щодо експлуатантів безпілотних авіаційних систем з третіх країн, шляхом затвердження Державною авіаційною службою України Авіаційних правил України «Правила експлуатації безпілотних повітряних суден» [10]. Тобто планується розробка та прийняття окремого нормативно-правового акту щодо регулювання відповідних відносин.

Розглянемо положення кожного із зазначених регламентів у контексті державного регулювання використання БпЛА, зокрема у сфері логістичної діяльності. Такий підхід зумовлений тим, що саме механізми державного регулювання забезпечують можливість встановлення обов'язкових вимог до використання БпЛА, мінімізації пов'язаних із цим ризиків, а також належного врахування й захисту суспільних інтересів.

Імплементаційний регламент передбачає поділ БпЛА та операцій з їх експлуатації на три категорії: відкриту, специфічну та сертифіковану. Відкрита категорія охоплює операції, які не потребують отримання будь-яких дозволів, а польоти здійснюються в межах встановлених обмежень. До відкритої категорії належать операції з БпЛА, коли максимальна злітна маса БпЛА не повинна перевищувати 25 кг; дистанційний пілот зобов'язаний забезпечити експлуатацію БпЛА на безпечній відстані від людей та не допускати польотів над скупченнями людей; політ має здійснюватися в межах прямої видимості, за винятком випадків виконання польоту в режимі «слідуй за мною» (follow-me) або із залученням спостерігача БпЛА; під час польоту БпЛА повинен перебувати на висоті не більше 120 метрів від найближчої точки поверхні землі, за винятком випадків польоту над перешкодою; крім того, під час експлуатації БпЛА не допускається перевезення небезпечних вантажів або скидання будь-яких матеріалів. Якщо хоча б одна із зазначених вимог не виконується, експлуатація БпЛА, як правило, належить до специфічної категорії, що потребує отримання експлуатаційного дозволу або здійснюється на підставі декларації про експлуатацію, оскільки використання БпЛА в цьому випадку має вищий рівень ризику. Для отримання такого дозволу оператор подає до компетентного органу відповідну заяву разом з оцінкою ризиків запланованої експлуатації. На підставі проведеної оцінки компетентний орган видає експлуатаційний дозвіл за умови, що визначені ризики є належним чином пом'якшеними шляхом застосування відповідних заходів із їх мінімізації. Сертифікована категорія застосовується до операцій із найвищим рівнем ризику та вимагає сертифікації БпЛА, сертифікації оператора, а в окремих випадках – ліцензування дистанційного пілота відповідно до вимог законодавства ЄС. Сертифікована

категорія експлуатації БпЛА застосовується у випадках, визначених статтею 6 Імплементаційного регламенту. До таких випадків належать: експлуатація безпілотних повітряних суден над зібраннями людей, перевезення людей, перевезення небезпечних вантажів, якщо у разі аварії це може створити високий ризик для третіх осіб, а також інші операції, щодо яких за результатами оцінки ризиків встановлено, що такі ризики не можуть бути належним чином пом'якшені без сертифікації БпЛА та оператора БпЛА, а також, у відповідних випадках, без ліцензування дистанційного пілота. Також Імплементаційний регламент передбачає запровадження системи реєстрації БпЛА, конструкція яких підлягає сертифікації, а також операторів БпЛА, експлуатація яких може становити ризик для безпеки, захисту, конфіденційності, захисту персональних даних або навколишнього природного середовища [11].

Система реєстрації операторів БпЛА повинна містити відомості про оператора, номер страхового полісу (у разі встановлення вимоги щодо обов'язкового страхування), а також інформацію, що підтверджує компетентність дистанційних пілотів та іншого персоналу. Система реєстрації БпЛА повинна містити найменування виробника, серійний номер (або інші ідентифікаційні реквізити) БпЛА, а також відомості про його власника. Крім того, Імплементаційний регламент передбачає обов'язкову реєстрацію операторів БпЛА тільки в випадках, зокрема якщо максимальна злітна маса БпЛА перевищує 250 грамів або якщо експлуатація здійснюється у специфічній категорії [11].

Оператори БпЛА зобов'язані розмішувати на кожному БпЛА унікальний реєстраційний номер [11], що дозволяє його ідентифікувати, особливо це важливо у разі надзвичайної ситуації з БпЛА.

Статтею 18 Імплементаційного регламенту встановлено, що кожна держава-член повинна визначити відповідальний компетентний орган. До повноважень такого органу, зокрема, повинно належити: видача, внесення змін, призупинення дії, обмеження або скасування експлуатаційних дозволів; видача та анулювання декларацій операторів БпЛА; видача, призупинення дії або анулювання сертифікатів операторів БпЛА та ліцензій дистанційних пілотів, які здійснюють експлуатацію у сертифікованій категорії; забезпечення надання в єдиному цифровому форматі інформації про географічні зони для експлуатації БпЛА, а також виконання інших контрольних і наглядових функцій у сфері експлуатації БпЛА.

З огляду на розподіл повноважень у сфері державного регулювання цивільної авіації в Україні функції компетентного органу, передбаченого статтею 18 Імплементаційного регламенту, можуть бути покладені на Державну авіаційну службу України. Саме цей орган відповідно до законодавства України, а саме Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 8 жовтня 2014 р. № 520 здійснює державне регулювання діяльності у галузі цивільної авіації, видає дозвільні документи, здійснює державний нагляд та контроль за дотриманням вимог авіаційного законодавства [12].

Імплементаційним регламентом також встановлено мінімальні компетентні вимоги до дистанційних пілотів, які здійснюють керування БпЛА у спеціальній категорії. Зокрема, дистанційний пілот повинен володіти навичками ведення аеронавігаційного зв'язку, керування траскторією польоту та автоматизованими системами БпЛА, забезпечення ситуаційної обізнаності, а також застосування експлуатаційних процедур, зокрема штатних, надзвичайних і аварійних, виконання планування польотів, проведення передпольотних і післяпольотних перевірок тощо. Крім того, визначено, що мінімальний вік дистанційних пілотів, які здійснюють експлуатацію БпЛА у відкритій та спеціальній категоріях, у більшості випадків становить 16 років [11]. Слід відзначити, що запровадження мінімальних кваліфікаційних вимог до дистанційних пілотів сприяє захисту суспільних інтересів, оскільки дозволяє підвищити рівень безпеки польотів, а відповідно і мінімізації різних ризиків. Водночас встановлення мінімального віку та обов'язкових вимог до підготовки дистанційних пілотів забезпечує вже належний рівень професійної відповідальності осіб, які здійснюють експлуатацію БпЛА.

В цьому контексті Р. І. Михайлов, Д. В. Чернолуцький та А. В. Ковбасюк наголошують на необхідності створення єдиної, прозорої, сучасної та ефективної системи підготовки фахівців, здатних безпечно й професійно експлуатувати БпЛА в умовах зростання щільності повітряного руху та поглиблення технологічної інтеграції [13]. Відзначимо, що держава вже напрацьовує інструментарій для професійного розвитку пілотів безпілотних систем. Так, було прийнято постанову Кабінету Міністрів України «Про реалізацію експериментального проєкту щодо сертифікації шкіл зовнішніх пілотів (операторів) безпілотних систем, підготовки зовнішніх пілотів (операторів), зовнішніх пілотів (операторів)-інструкторів, а також членів зовнішніх екіпажів безпілотних систем» від 1 жовтня 2024 р. № 1129. Метою реалізації експериментального проєкту є нарощення спроможностей із підготовки зовнішніх пілотів (операторів) безпілотних літальних апаратів (авіаційних комплексів), операторів безпілотних наземних (роботизованих) і водних (плаваючих) комплексів, а також інструкторів і членів зовнішніх екіпажів таких безпілотних систем для забезпечення потреб сил безпеки та сил оборони України [14]. Отже, зазначений експериментальний проєкт спрямований насамперед на підготовку пілотів (операторів) безпілотних систем для задоволення потреб сил безпеки та сил оборони, а не на формування загальнодержавної системи професійної підготовки операторів БпЛА для цивільної сфери. Водночас їхній потенціал у перспективі може бути використаний і в цивільній авіації, зокрема у сфері логістики.

Окремо слід зазначити, що Імплементативний регламент передбачає: у випадках, коли це вимагається законодавством Європейського Союзу або національним законодавством держави-члена ЄС, експлуатація БпЛА допускається лише за наявності відповідного страхового покриття [11]. У цьому контексті доцільно розглянути особливості правового регулювання страхування ризиків у сфері цивільної авіації в Україні. Так, наразі в Україні питання страхування у сфері цивільної авіації регулюються Авіаційними правилами України «Порядок та умови здійснення страхування ризиків цивільної авіації», затвердженими наказом Державної авіаційної служби України від 05 грудня 2023 року № 768. Зазначені Правила визначають порядок та умови страхування ризиків цивільної авіації, зокрема передбачають страхування повітряних суден, страхування відповідальності авіаційного перевізника за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу, вантажу і пошти, страхування відповідальності експлуатанта цивільного повітряного судна за шкоду, заподіяну третім особам, а також інші види страхування, пов'язані із здійсненням авіаційної діяльності та інше страхування [15].

На сьогодні спеціальні вимоги щодо страхування ризиків, пов'язаних з експлуатацією БпЛА, українським законодавством фактично не врегульовані. Водночас, з огляду на подальше активне впровадження БпЛА у господарську діяльність, насамперед у сфері перевезення вантажів, логістики та доставки товарів кінцевому споживачеві, доцільним є запровадження спеціальних механізмів обов'язкового страхування. До таких механізмів можуть належати страхування самого БпЛА, страхування вантажу, що перевозиться, а також страхування цивільної відповідальності оператора БпЛА за шкоду, заподіяну третім особам.

Запровадження відповідних видів страхування сприятиме належному захисту майнових інтересів усіх учасників правовідносин. Зокрема, власник вантажу матиме право на отримання страхового відшкодування у разі його втрати, пошкодження або знищення під час перевезення, тоді як особи, життя, здоров'ю чи майну яких буде завдано шкоди внаслідок експлуатації БпЛА, зможуть отримати страхову компенсацію незалежно від фінансового стану оператора. Крім того, наявність обов'язкового, а в окремих випадках добровільного страхового покриття сприятиме підвищенню рівня довіри до використання безпілотних літальних апаратів у господарській діяльності, розвитку ринку логістичних послуг із застосуванням БпЛА та забезпеченню належного балансу між інтересами операторів, користувачів послуг і третіх осіб.

Свою чергою, Делегований регламент встановлює систему державного технічного регулювання безпілотних авіаційних систем, визначаючи обов'язкові вимоги до їх конструкції, виробництва, оцінки відповідності, введення в обіг, маркування, а також встановлюючи обов'язки економічних операторів і механізми державного ринкового нагляду. Зокрема, статтею 40 Делегованого регламенту визначено вимоги до проектування, виробництва та технічного обслуговування безпілотних авіаційних систем, що використовуються у категоріях експлуатації «сертифікована» та «специфічна». Сертифікація таких систем є обов'язковою, якщо БпЛА відповідає хоча б одній із визначених умов: її характерний розмір становить 3 м або більше та вона призначена для експлуатації над скупченнями людей; або вона призначена для перевезення небезпечних вантажів і потребує високого рівня міцності для мінімізації ризиків для третіх осіб у разі аварії [16].

Запроваджені регуляторні підходи ЄС загалом позитивно оцінюються українськими дослідниками. Так, В. І. Корсун вважає, що впровадження нових технічних і регуляторних механізмів, зокрема ризик-орієнтованого підходу, а також прямої та мережевої дистанційної ідентифікації, сприятиме забезпеченню безпечного й ефективного використання БпЛА [17].

Необхідно відзначити, що зазначені акти Європейського Союзу не розрізняють використання БпЛА залежно від мети їх експлуатації, зокрема для приватних потреб чи здійснення господарської діяльності. Натомість в основу правового регулювання покладено ризик-орієнтований підхід [18], який є характерним і для інших сфер законодавства ЄС. Відповідно, ключовим критерієм є не мета використання БпЛА, а рівень ризику, який створює конкретна операція для безпеки польотів, третіх осіб, майна та навколишнього середовища. Саме від оцінки такого ризику залежить обсяг правових вимог, що висуваються до експлуатанта, пілота та самого безпілотного повітряного судна.

Цікавим також є розгляд підходів, закладених у законодавстві США, державі, яка є одним із світових лідерів у впровадженні БпЛА у логістичну діяльність, зокрема у сфері доставки товарів «останньої милі». У США, зокрема в штатах Аризона та Невада, БпЛА масою понад 0,25 кг підлягають обов'язковій реєстрації до виконання першого польоту незалежно від мети їх використання у Federal Aviation Administration. За невиконання цієї вимоги законодавства станом на 2025 рік оператор міг бути притягнутий до цивільної відповідальності у вигляді штрафу до 27 500 дол. США. Після реєстрації кожному БпЛА присвоюється унікальний ідентифікаційний номер, який повинен бути нанесений на повітряне судно. Під час реєстрації БпЛА поділяються на дві основні категорії: комерційні, що використовуються для здійснення господарської діяльності (кіновиробництво, будівництво, інспектування об'єктів, сільське господарство тощо), та рекреаційні, призначені для особистого, розважального або освітнього використання. Однорічна реєстрація рекреаційного БпЛА коштує 5 дол. США, тоді як трирічна реєстрація комерційного БпЛА становить 10 дол. США. Крім того, у США встановлено систему контрольованого та обмеженого повітряного простору (наприклад, аеропортів), у межах якої для виконання польотів у визначених зонах необхідно попередньо отримати відповідний дозвіл. Важливою особливістю американської моделі правового регулювання є також використання

технології дистанційної ідентифікації (Remote ID), яка забезпечує можливість відстеження польотів БПЛА в режимі реального часу. За наявності відповідних повноважень доступ до цієї інформації мають правоохоронні органи та інші державні органи [19], що істотно підвищує рівень контролю за використанням БПЛА, сприяє оперативному реагуванню на порушення правил використання повітряного простору та мінімізації безпекових ризиків.

Таким чином, як європейська, так і американська моделі засвідчують доцільність запровадження ризик-орієнтованого державного регулювання, реєстрації БПЛА та цифрових механізмів контролю за їх експлуатацією.

Для України доцільним видається запровадження комплексного державного регулювання на всіх стадіях виробництва та використання БПЛА. Держава повинна забезпечити баланс між ефективністю їх використання та задоволенням суспільних потреб, які мають подвійний характер. З одного боку, необхідно гарантувати безпеку виробництва, експлуатації та використання БПЛА, а з іншого – створити умови для безперешкодного постачання товарів, зокрема товарів першої необхідності, до будь-якої точки України, включаючи важкодоступні території. Такий підхід є важливим елементом державної політики, у центрі якої перебуває людина та її потреби. Це сприятиме забезпеченню безбар'єрного доступу населення до товарів і послуг [20], підвищенню якості життя громадян та реалізації принципів соціальної держави.

Хоча Україна взяла на себе зобов'язання щодо імплементації відповідних регламентів ЄС до 2027 року, слід враховувати, що навіть у разі прийняття необхідних нормативно-правових актів у зазначений період їх фактичне введення в дію, ймовірно, відбудеться лише після припинення або скасування правового режиму воєнного стану.

Такий підхід зумовлений тим, що в умовах дії правового режиму воєнного стану використання цивільних БПЛА, зокрема для здійснення господарської діяльності та доставки товарів на етапі «останньої милі», істотно обмежене. Це пов'язано насамперед із безпековою ситуацією в Україні, спричиненою триваючою збройною агресією російської федерації, необхідністю забезпечення захисту повітряного простору, запобігання можливому використанню БПЛА у диверсійних чи розвідувальних цілях, а також створенням належних умов для ефективної діяльності сил оборони.

Водночас після припинення або скасування правового режиму воєнного стану виникне потреба у формуванні комплексної та збалансованої системи правового регулювання використання БПЛА у господарській діяльності. Така система має забезпечити розвиток інноваційних логістичних технологій, зокрема доставки товарів із використанням БПЛА, одночасно гарантуючи належний рівень громадської, авіаційної та національної безпеки.

В. В. Кузнецов та М. В. Сійплові зазначають, що комплексне законодавче регулювання використання БПЛА відповідає інтересам суспільства, оскільки забезпечує можливість їх безпечного використання [21].

У цьому контексті доцільним інструментом підготовки до повноцінного запровадження нового правового регулювання може стати реалізація експериментальних проєктів, можливість проведення яких передбачена Регламентом Кабінету Міністрів України [22]. Такий механізм дає змогу апробувати нові правові підходи, процедури та організаційні моделі використання БПЛА ще до введення в дію відповідних нормативно-правових актів, зокрема шляхом їх впровадження в окремих регіонах чи місцевостях. Це сприятиме виявленню потенційних правових і практичних проблем, оцінці ефективності запропонованих рішень та формуванню належної практики їх застосування перед масштабним запровадженням.

Державний контроль має охоплювати всі етапи життєвого циклу БПЛА: їх виробництво, імпорту, реєстрацію, експлуатацію та вибуття з обігу. Доцільним є обов'язковий державний облік більшості БПЛА, насамперед тих, що здатні переміщувати значні вантажі або здійснювати польоти на великі відстані. Такий підхід є важливим не лише для забезпечення громадського порядку та безпеки у мирний час, а й з огляду на потреби національної безпеки у майбутньому. Зокрема, у разі виникнення нової збройної агресії російської федерації держава матиме можливість оперативно оцінити наявний потенціал БПЛА, який за необхідності може бути залучений для забезпечення потреб оборони.

**Висновки.** В результаті проведеного дослідження проаналізовано підходи, закріплені у праві ЄС та США щодо правового регулювання використання БПЛА у різних сферах суспільних відносин, зокрема у господарській діяльності. Встановлено, що в ЄС сформовано комплексну нормативно-правову основу, яка визначає вимоги до експлуатації БПЛА, компетентності операторів і дистанційних пілотів, управління ризиками, сертифікації, страхування та забезпечення безпеки польотів.

Для України зазначений досвід має особливе практичне значення, оскільки зумовлений як необхідністю гармонізації національного законодавства із правом ЄС та імплементації відповідних регламентів ЄС, так і стрімким розвитком сфери застосування БПЛА в Україні, хоч і в оборонній сфері. Використання європейських підходів сприятиме формуванню в Україні сучасної моделі правового регулювання експлуатації БПЛА та ефективних регуляторних механізмів, здатних забезпечити баланс приватних і публічних інтересів. Це, своєю чергою, сприятиме підвищенню рівня безпеки експлуатації БПЛА, належному захисту прав та законних інтересів учасників відповідних правовідносин, а також створенню сприятливих умов для розвитку інноваційних логістичних, транспортних та інших господарських послуг із використанням БПЛА.

**Список використаних джерел:**

1. Сокурєнко В. В. Правове регулювання використання безпілотних літальних апаратів у світовій практиці: вектор для України. Авіація, промисловість, суспільство : матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Кременчук, 12 трав. 2022 р.) / МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ, Кременчуц. льотний коледж, Наук. парк «Наука та безпека». Харків : ХНУВС, 2022. С. 47–49. URL: <https://dspace.univd.edu.ua/server/api/core/bitstreams/e185c19d-1e12-4dd7-b826-d5d495f10bc2/content>
2. Звернення Президента України з нагоди Дня Української Державності та Дня хрещення Київської Русі – України. URL: <https://www.president.gov.ua/news/zvernennya-prezidenta-ukrayini-z-nagodi-dnya-ukrayinskoyi-de-105437>
3. Як Україна стала світовим лідером у виробництві та застосуванні дронів. URL: <https://censor.net/biz/resonance/3566942/ukrayina-svitovuyi-lider-vyrobnystva-ta-zastosuvannya-bpla>
4. Салабай Ю., Гоц Н. Метрологічне забезпечення інтегрованих систем управління для підвищення точності та надійності технічних процесів. *Вимірювальна та обчислювальна техніка в технологічних процесах*. 2024. №4. С. 420–424. DOI: <https://doi.org/10.31891/2219-9365-2024-80-52>
5. Чи можна запускати дрони в Україні: реалії 2026 року та практичний гід. URL: <https://rozvytok.in.ua/chy-mozhna-zapuskaty-drony-v-ukraini-realii-2026-roku-ta-praktychnyi-hid/>
6. Безпілотники під час війни: законодавче врегулювання та відповідальність за порушення повітряного простору. URL: <https://bdf.gov.ua/bezpilotnyky-pid-chas-viyny-zakonodavche-vrehulivannia-ta-vidpovidalnist-za-porushennia-povitrianoho-prostoru/>
7. Леонова С., Басараб Н., Рудник Л. Пріоритети використання БПЛА в логістичному забезпеченні будівництва. *Економіка та суспільство*. 2024. №61. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-61-49>
8. Повітряний кодекс України: Закон України від 19 травня 2011 року № 3393-VI URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>
9. Про затвердження Авіаційних правил України «Організація повітряного руху»: Наказ Державної авіаційної служби України від 09 грудня 2021 року № 1920. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0165-22#Text>
10. Про затвердження Національної програми адаптації законодавства України до права Європейського Союзу (acquis ЄС): Постанова Кабінету Міністрів України від 01 квітня 2026 р. № 438. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/438-2026-%D0%BF#Text>
11. Commission Implementing Regulation (EU) 2019/947 of 24 May 2019 on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft. URL: [https://eur-lex.europa.eu/eli/reg\\_impl/2019/947/oj/eng](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/947/oj/eng)
12. Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України: постанова Кабінету Міністрів України від 8 жовтня 2014 р. № 520. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/520-2014-%D0%BF#Text>
13. Михайлов Р. І., Чернолуцький Д. В., Ковбасюк А. В. Міжнародно-правові підходи до регулювання експлуатації безпілотних авіаційних систем: перспективи для національного законодавства України. *Українська поліцейстика: теорія, законодавство, практика*. 2025. № 3 (15). С. 21–26. DOI: <https://doi.org/10.32782/2709-9261-2025-3-15-4>
14. Про реалізацію експериментального проекту щодо сертифікації шкіл зовнішніх пілотів (операторів) безпілотних систем, підготовки зовнішніх пілотів (операторів), зовнішніх пілотів (операторів) – інструкторів, а також членів зовнішніх екіпажів безпілотних систем: постанова Кабінету Міністрів України від 1 жовтня 2024 р. № 1129. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1129-2024-%D0%BF#Text>
15. Авіаційні правила України «Порядок та умови здійснення страхування ризиків цивільної авіації»: наказ Державної авіаційної служби України від 05 грудня 2023 року № 768. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/z2200-23>
16. Commission Delegated Regulation (EU) 2019/945 of 12 March 2019 on unmanned aircraft systems and on third-country operators of unmanned aircraft systems. URL: [https://eur-lex.europa.eu/eli/reg\\_del/2019/945/oj/eng](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2019/945/oj/eng)
17. Корсун В. І. Ключові аспекти регулювання БПЛА. Інформаційно-комунікаційні технології та кібербезпека (ІКТК-2025): матеріали Міжнародної науково-технічної конференції. Харків, 4–5 грудня 2025 р. Харків, 2025. URL: <https://www.ucrf.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/proekt-statti-korsun-vi.pdf>
18. Rules & Standards. URL: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/drones-air-mobility/rules-standards>
19. The Essential Guide to FAA Registered Drones in 2026. URL: <https://www.extremeaerialproductions.com/post/faa-registered-drones>
20. Сошников А.О. Формування спеціальних принципів соціально відповідального господарювання під впливом суспільних очікувань. *Електронне наукове видання «Аналітичне-порівняльне правознавство»*. 2026. №3. Ч.2 С. 116–126. DOI: <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2026.03.2.14>

21. Кузнецов В. В., Сийплові М. В. Правове регулювання використання безпілотних повітряних суден: окремі аспекти імплементації досвіду ЄС. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія: Право. 2026. Вип. 93. Ч. 5. С. 373–380. DOI: <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2026.93.5.48>.

22. Про затвердження Регламенту Кабінету Міністрів України : постанова Кабінету Міністрів України від 18 липня 2007 р. № 950. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/950-2007-%D0%BF#Text>

Дата першого надходження статті до видання: 07.07.2026

Дата прийняття статті до друку після рецензування: 24.07.2026

Дата публікації (оприлюднення) статті: 15.09.2026