

І. А. Слободська,

старший викладач

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-5811-7098>

А. М. Яківченко,

здобувач вищої освіти другого (магістерського) рівня

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВИРОБНИЦТВА БЕЗПЛОТНИХ ЛІТАЛЬНИХ АПАРАТІВ В УКРАЇНІ

Національний авіаційний університет
проспект Любомира Гузара, 1, 03058, Київ, Україна
E-mail: iryana.slobodska@npp.nau.edu.ua

Мета: дослідження правового регулювання виробництва безпілотних літальних апаратів державної авіації України – технічні вимоги, стандарти безпеки, вимоги до реєстрації та сертифікації тощо в Україні та створення сучасної правової бази. **Методи дослідження:** дана наукова праця написана авторами із використанням загальноновизнаних методів наукового пізнання, як от формального, порівняльно-правового, аналітичного, системно-структурного та інших методів. **Результати:** досліджено правове регулювання виробництва безпілотних літальних апаратів в Україні, вказано на наявні прогалини у діючому законодавстві України, надано рекомендації щодо подолання таких недоліків шляхом реформування чинного національного законодавства. **Обговорення:** дискусія у даному дослідженні присвячена особливостям правового регулювання виготовлення безпілотних літальних апаратів в Україні, а також виявленню плюсів та мінусів нормативно-правових документів, присвячених регулюванню даного питання.

Ключові слова: безпілотне повітряне судно; дрон; державні безпілотні літальні апарати; реєстрація БПЛА; радіочастота; реєстр радіобладнання та випромінювальних пристроїв; Повітряний кодекс України; Регламент ЄС.

Постановка проблеми та її актуальність.

Безпілотні літальні апарати стали дуже популярними в різних галузях і знайшли широке застосування завдяки своїм унікальним можливостям. Вони не тільки перетворюють спосіб, яким виконуються певні завдання, але й прискорюють їх виконання, забезпечуючи ефективність і точність у різних сферах діяльності.

Безпілотні літальні апарати (далі – БПЛА або БПС), згідно з Повітряним кодексом України, поділяються на цивільні та державні.

Однією з основних сфер застосування цивільних безпілотних літальних апаратів є фото- та відеозйомка. Вони дозволяють отримати панорамні знімки з висоти, відео з недосяжних кутів, зняти фото- та відеоматеріали в екстре-

мальних умовах, наприклад, високо над землею або над водою. Безпілотні літальні апарати також знаходять своє застосування у комерційній сфері. Вони можуть бути використані для доставки товарів, особливо в важкодоступних місцях або у великих містах з частими заторами. Крім того, вони допомагають у проведенні інспекцій, наприклад, огляду електроенергетичних ліній, трубопроводів або інших інженерних мереж.

Особливу увагу варто приділити ролі державних безпілотних літальних апаратів у військовій сфері. Українська армія – з метою забезпечення національної безпеки та оборони держави, захисту населення, використовує дрони для виконання бойових завдань та забезпечення

безпеки. Безпілотники дозволяють отримувати розвідувальну інформацію про ворожі позиції, моніторити території, виявляти підривні пристрої та здійснювати атаки по ворожих цілях.

Законодавство України містить значну кількість колізій та прогалин щодо виробництва БПЛА, адже зазначена галузь до початку повномасштабної війни не була поширеною в Україні та правове регулювання цієї сфери лише нещодавно почало розвиватися. Проте війна триває, та БПЛА відіграють велику роль у наблизненні перемоги.

Аналіз досліджень і публікацій з проблеми. Питаннями правового регулювання виробництва БПЛА займалися такі вітчизняні та зарубіжні науковці, як О.М. Шершаков, В.М. Шемаєв, В.М. Бегма, Н.М. Склярта іт.

Мета статті. Автори даної наукової статті ставлять собі за мету проаналізувати ключові правові аспекти виробництва БПЛА, які належать до I класу (злітною масою до 150 кг) державної авіації України, зробити огляд та порівняльно-правовий аналіз нормативного забезпечення даної галузі, запропонувати перелік рекомендацій щодо удосконалення діючого законодавства для створення сучасної правової бази виготовлення БПЛА в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Указом Президента України № 64/2022 від 24 лютого 2022 року був запроваджений воєнний стан на території України. Велика кількість громадян України стали на захист суверенітету та територіальної цілісності України з метою подолання збройної агресії російської федерації. Велику роль у захисті держави та підтримці Збройних сил України відіграють підприємства, діяльність яких спрямована на виготовлення безпілотних літальних апаратів, що забезпечують потреби військових.

Безпілотні літальні апарати або повітряні судна входять у трійку найважливіших потреб для українських сил безпеки та сил оборони, зокрема Збройних Сил України (далі – ЗСУ), поліції, Національної гвардії, Служби безпеки й Державної прикордонної служби України. Саме БПЛА технологічно підсилюють наших військових на фронті та дають змогу отримати перевагу над ворогом. Основна роль БПЛА полягає

в забезпеченні розвідки, а також знищення живої сили противника, їхніх автомобілів, бронетехніки, укриттів і вогневих точок. Крім того, вони мають різноманітне застосування, що включає цілодобове патрулювання, доставку вантажів до важкодоступних районів, охорону об'єктів, коригування вогню артилерії, аерофоторозвідки, отримання актуальних просторових даних, радіоелектронної розвідки та для сигналів зв'язку. Ці БПЛА здатні надавати цінну інформацію та підтримку для ефективного планування та виконання операцій силових відомств. З 24 лютого 2022 року захист повітряного простору став першочерговим завданням для ЗСУ, тому використання безпілотних літальних апаратів та легких літаків у приватних цілях у період воєнного стану заборонено. Рішення щодо можливості використання повітряного простору безпілотними повітряними суднами в конкретній області приймається Генеральним штабом ЗСУ. Наразі, необхідно покращити рівень внутрішньої безпеки в межах країни. Тому пропонуємо розібратися у законодавчій базі щодо використання безпілотників та відповідальності за порушення повітряного простору.

На сьогодні, чинне законодавство щодо визначення, класифікації та використання БПС регулюється Повітряним кодексом України, Положенням про використання повітряного простору України, затверджене постановою КМУ № 954 від 06.12.2017 р., Авіаційними правилами України «Правила використання повітряного простору України», затверджені наказом Державної авіаційної служби України, Міністерства оборони України № 430/210 від 11.05.2018 р., «Правила виконання польотів безпілотними авіаційними комплексами державної авіації України», затверджені наказом Міністерства оборони України № 661 від 08.12.2016 р. [1].

У Авіаційних правилах України щодо використання повітряного простору визначено, що «безпілотне повітряне судно» – це 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 [2]. Повітряний кодекс

України встановлює, що не підлягають реєстрації у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України – безпілотні повітряні судна, максимальна злітна вага яких не перевищує 20 кілограмів і які використовуються для розваг та спортивної діяльності. Крім того, в Авіаційних правилах України встановлено, що польоти БПС масою до 20 кг включно виконуються без подання заявок на використання повітряного простору України (далі – ВПП), без отримання дозволів на нього, без інформування органів управління Повітряних Сил ЗСУ та органів об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України (далі – ОЦВС), органів Державної прикордонної служби України, органів обслуговування повітряного руху (далі – ОПР) та відомчих органів управління повітряним рухом (далі – УПР). Це можливе за умови дотримання переліку вимог, серед низки яких є те, що польоти виконуються без перетинання державного кордону України й поза межами встановлених заборон та обмежень ВПП, крім випадків, установлених Положенням про ВПП. Польоти виконуються не ближче 5 км від зовнішніх меж злітно-посадкових смуг (далі – ЗПС) аеродромів або не ближче 3 км від зовнішніх меж злітно-посадкової смуги, крім випадків узгодження з експлуатантом ЗПС. Також, польоти виконуються не ближче 500 м від пілотованих ПС й польоти не виконуються над: скупченням людей на відкритому просторі та над місцями щільної забудови, зокрема, об'єктами (зонами), які визначені державними органами та відносно яких здійснюється державна охорона. В інших випадках польоти безпілотного ПС масою до 20 кг включно та усі без винятку польоти безпілотного ПС масою понад 20 кг виконуються у межах спеціально встановлених зон та маршрутів з дотриманням вимог щодо подання заявок на ВПП, отримання дозволів та умов ВПП [3].

Наказом Міністерства оборони України № 661 «Правила виконання польотів безпілотними авіаційними комплексами державної авіації України» встановлена наступна класифікація БПЛА. За класами вони існують: легкі, середні й важкі. Крім того, кожен з цих класів ділиться ще й на підгрупи. За призначен-

ням БПЛА класифікуються як бойові, розвідувальні, ударні; БПЛА розвідки та цілевказання й радіоелектронної боротьби. До того ж, існують БПЛА – перехоплювачі ПС та бойові БПЛА, які можуть мати комбіноване призначення. Існують також й спеціальні БПЛА – призначені для виконання спеціальних завдань, а також для спостереження та моніторингу об'єктів, території тощо. Крім цього, є класифікація за типом, місцем базування, способом зльоту та посадки й типом системи керування польотом [4].

Передусім необхідно зазначити, що до польотів допускаються справні БПЛА з оформленою встановленою документацією, які підготовлені відповідно до завдання, зареєстровані в реєстрі державних повітряних суден та мають допуск до виконання польотів (перельотів) безпілотним літальним апаратом, який належить до I класу. Дуже важливим є дотримання таких вимог: розробка необхідної документації для БПЛА, отримання допуску до виконання польотів та реєстрація БПЛА.

Документація, яка має бути розроблена для БПЛА:

- експлуатаційна (керівництво з льотної експлуатації, інструкція з розрахунку дальності і тривалості польоту, керівництво з технічної експлуатації, до якого входять: технічний опис, інструкції з експлуатації, технологічні карти та інструкції з протидії технічним засобам розвідки, перелік несправностей, з якими безпілотне повітряне судно допускається до польоту, керівництво з військового ремонту, регламент технічного обслуговування, керівництво із завантаження і центрування, альбом електричних схем, відомості запасні частини та матеріали (експлуатаційні), норми витрат запасних частин на 100 годин експлуатації, норми розходу матеріальних засобів на 100 годин польоту, відомість експлуатаційних документів);

- ремонтна (керівництво із середнього ремонту, керівництво з капітального ремонту, технічні умови на капітальний та (чи) середній ремонт, альбом основних з'єднань і ремонтних допусків, креслення ремонтні, керівництво з ремонту БПЛА у разі бойових пошкоджень, каталог деталей і складальних одиниць (комплектувальних виробів або компонентів), відомості за-

пасні частини та матеріали (ремонтні), норми витрат запасних частин на капітальний та (чи) середній ремонт, норми витрат матеріалів на капітальний та (чи) середній ремонт, технічна документація на нестандартне технологічне обладнання, прилади та інструменти, відомість групового комплексу запасних частин і матеріалів для забезпечення військового ремонту в особливий період, відомість ремонтного комплексу запасних частин для забезпечення капітального ремонту в особливий період, відомість ремонтної документації);

- пономерна (формуляри (з формулярними схемами), паспорти, етикетки).

Більш детальна характеристика документації, яка повинна бути розроблена для БПЛА, міститься в Правилах технічної експлуатації безпілотних авіаційних комплексів I класу державної авіації України, затверджених наказом Міністерства оборони України № 401 від 10.08.2018 р. [5].

В умовах воєнного стану під час постачання зразків БПЛА до ЗСУ, відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 25.02.2015 № 345 «Про затвердження Порядку постачання озброєння, військової та спеціальної техніки та боєприпасів під час особливого періоду, введення надзвичайного стану, проведення заходів із забезпечення національної безпеки і оборони, відсічі і стримування збройної агресії та у період проведення антитерористичної операції» (зі змінами, внесеними постановою Кабінету Міністрів України від 30 вересня 2022 року № 1097) [6], розробник надає тактико-технічні характеристики зразка, результати випробувань, проведених виробником.

Одним із важливих етапів є реєстрація БПЛА в реєстрі повітряних суден. Особливо це питання є актуальним для нових (експериментальних) БПЛА. Виробник (розробник) БПЛА, в яких зацікавлений державний замовник, перед льотними випробуваннями повинен виконати процедуру реєстрації БПЛА у тимчасовому реєстрі повітряних суден, для чого необхідно подати такі документи: заява на тимчасову реєстрацію повітряного судна; копії документів, які підтверджують право власності (право повного господарського відання, право оперативного управ-

ління) на повітряне судно; свідоцтво про виключення повітряного судна з Державного реєстру цивільних повітряних суден України (за наявності); витяг із документів Державного замовлення щодо проведення науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт, що стосуються необхідності виконання польотів повітряного судна (або відповідного рішення в разі проведення таких робіт експлуатаційною організацією в ініціативному порядку); копія (витяг) із контракту, що підтверджує використання повітряного судна надалі в державній авіації України або в державній (військовій) авіації іноземних замовників; копія (витяг) із програми льотних випробувань повітряного судна.

Після отримання тимчасового реєстраційного посвідчення необхідно отримати допуск на виконання польотів. Допуск до виконання польотів БПЛА видає експлуатаційна організація на підставі реєстраційного посвідчення державного повітряного судна та інших документів, що регулюють питання державної авіації України, за підписом керівника (командира) експлуатаційної організації, завірений у встановленому законодавством порядку. Згідно з Правилами реєстрації державних повітряних суден експлуатаційна організація – це військова частина, ремонтне підприємство або організація будь-якої організаційно-правової форми, яка безпосередньо здійснює експлуатацію державних повітряних суден та відповідає за технічний стан [7; 8].

У процесі виготовлення зазначених документів, отримання допуску до виконання польотів необхідно не забувати про якісні технічні характеристики дронів. Під час розробки зразків БПЛА виробник (розробник) повинний врахувати та використовувати кількісні та якісні показники бойових властивостей, що визначають призначення зразка, його бойові завдання, об'єкти дій, умови бойового застосування та рівень бойової ефективності, які зразок повинен мати для виконання бойових завдань підрозділами в очікуваних умовах ведення бойових дій, зазначених в оперативно-тактичних вимогах на БПЛА.

Дуже важливим та складним є питання визначення радіочастот, які використовуються під час виробництва дронів. Законодавством України передбачено, що для використання деяких радіочастот необхідно отримувати дозволи, ліцензії. Постановою Кабінету Міністрів України № 815 від 09.06.2006 затверджено План використання радіочастотного ресурсу України (далі – План). Розділом II Плану передбачено перелік смуг радіочастот, для використання яких необхідно отримувати дозволи, ліцензії, та тих, які можуть використовуватися без отримання спеціальних дозволів та ліцензій [9].

Окрім того, в Україні діє реєстр радіообладнання та випромінювальних пристроїв. У випадку використання для виготовлення дронів радіообладнання та випромінювальних пристроїв необхідно перевірити, чи наявні останні в реєстрі. Якщо для виготовлення дронів використовуються радіообладнання та випромінювальні пристрої, не зазначені в реєстрі, то для їх використання необхідно подати заявку на включення таких засобів до реєстру.

В умовах надзвичайного або воєнного стану Генеральний штаб за погодженням з адміністрацією Держспецзв'язку може встановлювати тимчасові обмеження на користування окремими смугами, номіналами радіочастот для використання радіообладнання, випромінювальних пристроїв загальними користувачами та радіоелектронних засобів, випромінювальних пристроїв спеціального призначення – спеціальними користувачами.

Отже, в разі якщо під час виготовлення дронів використовуються радіочастоти, необхідно також перевірити, чи нема обмеження на використання таких радіочастот від Генерального штабу.

Згідно з пунктом 4 розділу II Авіаційних правил, політ БПЛА з масою до 20 кг, включно, може бути виконаний без необхідності подавати заявки на використання повітряного простору без отримання дозволів на використання повітряного простору, без інформування відповідних державних органів. Відповідно до Авіаційних правил існує реєстр, де фіксуються всі БПЛА більше ніж 25 кг. Проте, врегулювання потребує питання сертифікації та ліцен-

зування таких БПЛА, які вже фіксуються в реєстрі. Безумовно, сертифікація БПЛА вимагає детального технічного огляду та перевірки їх відповідності встановленим нормам та стандартам щодо безпеки, надійності та ефективності. Це включає аналіз конструкції, систем управління, автопілотів, датчиків та інших складових частин БПЛА. Ліцензування операторів БПЛА, зокрема тих, що використовують БПЛА в реєстрі з масою понад 25 кг, вимагає спеціальної документації та дотримання встановлених правил та обмежень. Також, оператор повинен мати відповідну кваліфікацію та знання про безпекові аспекти польотів, правила використання БПЛА, процедури дозвільних режимів та інші вимоги, що регулюються компетентними органами. Крім того, класифікацію БПЛА потрібно узгодити з військовими та Наказом Міністерства оборони України № 661 «Правила виконання польотів безпілотними авіаційними комплексами державної авіації України» [2; 4].

На нашу думку, доцільніше розглянути питання сертифікації та ліцензування й відповідно ухвалити рішення до другого читання вже після закінчення воєнного стану, оскільки поточна ситуація лише ускладнить всі процедури й може вплинути на ефективність та швидкість застосування БПЛА військовими та правоохоронними органами. Крім цього, використання БПЛА повинні бути узгоджені з європейським законодавством, зокрема у сфері сертифікації, ліцензування, застосування та оподаткування. Дані законопроекти підпадають під сферу дії права Європейського Союзу щодо правил та процедур експлуатації БПС. Самі проекти Законів не суперечать зобов'язанням України відповідно до Угоди про асоціацію та праву Європейського Союзу, але разом з тим, потребують доопрацювання з метою дотримання принципу правової визначеності та повної відповідності Регламенту (ЄС) 2018/1139.

Висновки. Наша держава має значну базу літакобудування та технологічний потенціал, а також можливість стати одним із ключових гравців у виробництві та розвитку безпілотних літальних апаратів не лише у військовій сфері, а й таких галузях як аграрний сектор, транспорт і логістика. Тому, розширення випуску БПЛА,

враховуючи законодавчі регулювання в Україні, відкриває нові можливості для нашої країни у сфері виробництва та застосування безпілотних повітряних суден, що позначиться не лише у сфері національної безпеки, але й сприятиме розвитку економіки та технологічного потенціалу держави.

Таким чином, виробництво (розробка) державних БПЛА має здійснюватися відповідно до вимог законодавства України щодо розроблення необхідної технічної документації до дронів, отримання спеціальних дозволів, дотримання спеціальних процедур. Враховуючи важливість зазначеної галузі для України в умовах воєнного стану, правові аспекти цього питання потребують доопрацювання та вдосконалення задля спрощення діяльності виробників (розробників) державних БПЛА з виготовлення цієї військової техніки, яка відіграє значну роль у захисті держави, прискоренні перемоги та знищенні противника.

Крім того, наприкінці червня набрали чинності два Закони України № 9275 та № 9276 для підтримки виробництва дронів в Україні. Безпосередньо, № 9276 «Про внесення зміни до розділу XXI «Прикінцеві та перехідні положення» Митного кодексу України щодо звільнення від оподаткування ввізним митом товарів для потреб виробництва та/або ремонту безпілотних систем» тимчасово звільняє від сплати ввізного мита на складові для виробництва або ремонту безпілотних систем. Водночас Закон України № 9275 «Про внесення змін до підрозділу 2 розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо звільнення від оподаткування податком на додану вартість операцій з ввезення товарів для потреб виробництва та/або ремонту безпілотних систем» скасовує сплату ПДВ при ввезенні в Україну компонентів для безпілотних систем. Обидва будуть чинним до кінця воєнного стану.

Література

1. Особливий порядок оборонних закупівель безпілотних систем вітчизняного виробництва. URL: <https://lexinform.com.ua/zakonodavstvo/osoblyvyj-poryadok-oboronnyh-zakupivel-bezpilotnyh-system-vitchyznyanogo-vyrobnystva/>

2. Авіаційні правила України «Правила використання повітряного простору України»: затв. наказом Державної авіаційної служби України, Міністерства оборони України від 11 трав. 2018 р. № 430/210. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1056-18#Text>

3. Мамка Григорій. Безпілотники під час війни: законодавче врегулювання та відповідальність за порушення повітряного простору. URL: <https://bdf.gov.ua/bezpilotnyky-pid-chas-viyny-zakonodavche-vrehuliuvannia-ta-vidpovidalnist-zaporushennia-povitrianoho-prostoru/>

4. Правила виконання польотів безпілотними авіаційними комплексами державної авіації України: затв. наказом Міністерства оборони України від 08 груд. 2016 р. № 661. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0031-17#Text>

5. Правила технічної експлуатації безпілотних авіаційних комплексів І класу державної авіації України: затв. наказом Міністерства оборони України від 10 серп. 2018 р. № 401. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1062-18#Text>

6. Порядок постачання озброєння, військової та спеціальної техніки та боєприпасів під час особливого періоду, введення надзвичайного стану, проведення заходів із забезпечення національної безпеки і оборони, відсічі і стримування збройної агресії та у період проведення антитерористичної операції: Постанова Кабінету Міністрів України від 25 лют. 2015 р. № 345 (зі змінами, внесеними постановою Кабінету Міністрів України від 30 верес. 2022 р. № 1097). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1097-2022-%D0%BF#Text>

7. Правила реєстрації державних повітряних суден України: затв. наказом Міністерства оборони України від 07 лют. 2012 р. № 63. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0334-12#Text>

8. Правила сертифікації екземпляра державного повітряного судна України: затв. наказом Міністерства оборони України від 07 лют. 2012 р. № 63. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0334-12#Text>

9. План використання радіочастотного ресурсу України: Постанова Кабінету Міністрів

України від 09 черв. 2006 р. № 815. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/815-2006-%D0%BF#Text>

References

1. Osoblyvyu poriadok oboronnykh zakupivel' bezpilotnykh system vitchyznyanoho vyrobnytstva. URL: <https://lexinform.com.ua/zakonodavstvo/osoblyvyj-poriadok-oboronnyh-zakupivel-bezpilotnykh-system-vitchyznyanogo-vyrobnytstva/>

2. Aviatsiyni pravyla Ukrainy «Pravyla vykorystannya povitryanoho prostoru Ukrainy»: zatv. nakazom Derzhavnoyi aviatsiynoyi sluzhby Ukrainy, Ministerstva oborony Ukrainy vid 11 trav. 2018 r. № 430/210. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1056-18#Text>

3. Mamka Hryhoriy. Bezpilotnyky pid chas viyny: zakonodavche vrehulyuvannya ta vidpovidal'nist' za porushennya povitryanoho prostoru. URL: <https://bdf.gov.ua/bezpilotnyky-pid-chas-viyny-zakonodavche-vrehuliuvannia-ta-vidpovidalnist-za-porushennia-povitriano-ho-prostoru/>

4. Pravyla vykonannya pol'otiv bezpilotnykh aviatsiynymy kompleksamy derzhavnoyi aviatsiynoyi Ukrainy: zatv. nakazom Ministerstva oborony Ukrainy vid 08 hrud. 2016 r. № 661. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0031-17#Text>

5. Pravyla tekhnichnoyi ekspluatatsiyni bezpilotnykh aviatsiynnykh kompleksiv I klasu

derzhavnoyi aviatsiynoyi Ukrainy: zatv. nakazom Ministerstva oborony Ukrainy vid 10 serp. 2018 r. № 401. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1062-18#Text>

6. Poryadok postachannya ozbroynnykh viys'kovoyi ta spetsial'noyi tekhniky ta boyepripasiv pid chas osoblyvoho periodu, vvvedennya nadzvychaynoho stanu, provedennya zakhodiv iz zabezpechennya natsional'noyi bezpeky i oborony, vidsichi i strymuvannya zbroynoyi ahresiyi ta u period provedennya antyterorystychnoyi operatsiyni: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 25 lyut. 2015 r. № 345 (zi zminamy, vnesenymy postanovoyu Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30 veres. 2022 r. № 1097). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1097-2022-%D0%BF#Text>

7. Pravyla reyestratsiyni derzhavnykh povitryanykh suden Ukrainy: zatv. nakazom Ministerstva oborony Ukrainy vid 07 lyut. 2012 r. № 63. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0334-12#Text>

8. Pravyla sertyfikatsiyni ekzempliyara derzhavnoho povitryanoho sudna Ukrainy: zatv. nakazom Ministerstva oborony Ukrainy vid 07 lyut. 2012 r. № 63. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0334-12#Text>

9. Plan vykorystannya radiochastotnoho resursu Ukrainy: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 09 cherv. 2006 r. № 815. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/815-2006-%D0%BF#Text>

Iryna Slobodska, Andrii Yakivchenko

LEGAL REGULATION OF THE PRODUCTION OF UNMANNED AIRCRAFT IN UKRAINE

National Aviation University
Liubomyra Huzara Avenue, 1, 03058, Kyiv, Ukraine
E-mail: iryna.slobodska@npp.nau.edu.ua

Purpose: to study the legal regulation of the production of unmanned aerial vehicles of the state aviation of Ukraine - technical requirements, safety standards, requirements for registration and certification, etc. in Ukraine and to create a modern legal framework. **Research methods:** this scientific work was written by the authors using generally recognized methods of scientific knowledge, such as formal, comparative-legal, analytical, system-structural and other methods. **Results:** the legal regulation of the production of unmanned aerial vehicles in Ukraine was investigated, existing gaps in the current legislation of Ukraine were pointed out, and recommendations were given to overcome such shortcomings by reforming the current national legislation. **Discussion:** the discussion in this study is devoted to the peculiarities of the legal regulation of the manufacture of unmanned aerial vehicles in Ukraine, as well as to the identification of the pros and cons of regulatory documents dedicated to the regulation of this issue.

The authors believe that our state has a significant aircraft-building base and technological potential, as well as the opportunity to become one of the key players in the production and development of unmanned aerial vehicles not only in the military sphere, but also in such fields as the agricultural sector, transport and logistics. Therefore, expanding the production of UAVs, taking into account legislative regulations in Ukraine, opens up new opportunities for our country in the field of production and use of unmanned aerial vehicles, which will affect not only the field of national security, but also contribute to the development of the economy and technological potential of the state.

Key words: unmanned aircraft; drone; state unmanned aerial vehicles; UAV registration; radio frequency; register of radio equipment and emitting devices; Air Code of Ukraine; EU Regulation.

Стаття надійшла до редакції 11.12.2023