

відмінністю є те, що правовий режим дисципліни праці в правоохоронних органах України загалом вибудовується на сучасній доктрині трудового права (хоча й не позбавлений численних недоліків), пронизаний ідеєю недопущення зниження рівня соціальної безпеки працівника, а тому не передбачає можливості застосування до працівників правоохоронних органів дисциплінарних стягнень у вигляді грошових штрафів.

Література:

1. Bundesbeamtengesetz vom 05.02.2009. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/bbg_2009/BJNR016010009.html
2. Bundesdisziplingesetz vom 09.07.2001. URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/bdg/BJNR151010001.html>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-558-7-84>

THE EVOLUTION OF THE DEFINITION OF AN UNMANNED AIRCRAFT IN THE LEGISLATION OF UKRAINE AND THE EU

ЕВОЛЮЦІЯ ВИЗНАЧЕННЯ БЕЗПІЛОТНОГО ПОВІТРЯНОГО СУДНА В ЗАКОНОДАВСТВІ УКРАЇНИ ТА ЄС

Kachkovskiy Ye. S.

*External Postgraduate Student
at the Department of Administrative
and Criminal Law and Procedure
International University of Business
and Law
Kherson, Ukraine*

Качковський Є. С.

*здобувач кафедри
адміністративного, кримінального
права і процесу
ЗВО «Міжнародний університет
бізнесу і права»
м. Херсон, Україна*

Розвиток безпілотних технологій ставить перед адміністративним правом питання про те, що саме підлягає регулюванню. Відправною точкою є законодавче визначення безпілотного повітряного судна: від нього залежать коло суб'єктів, вимоги до допуску та обсяг відповідальності. Мета тез – простежити еволюцію такого визначення в законодавстві України та ЄС і виявити проблеми, які залишаються нерозв'язаними станом на 2025 р.

До 2023 р. Повітряний кодекс України визначав безпілотне повітряне судно лише як повітряне судно, призначене для виконання польоту без пілота на борту [1, ст. 1]. Таке визначення не згадувало ні станції керування, ні автономності польоту, ні особи, відповідальної за його

безпеку. Підзаконні акти вживали власні формулювання: наказ Міністерства оборони України від 8 грудня 2016 р. № 661 для державної авіації охопив і автономний політ, тоді як Авіаційні правила України, затверджені наказом від 11 травня 2018 р. № 430/210, пов'язали безпілотність із керуванням зі станції, розташованої поза повітряним судном. Отже, співіснували різні підходи до того, чи охоплює поняття автономні польоти.

Право ЄС виходить із системного підходу. Регламент (ЄС) 2019/947 визначає безпілотну авіаційну систему як безпілотне повітряне судно та обладнання для його дистанційного керування, а автономну операцію – як операцію, під час якої безпілотне повітряне судно функціонує без можливості втручання дистанційного пілота [3, ст. 2]. Об'єктом регулювання є, таким чином, не лише апарат, а й система та характер операції, а вимоги диференціюються за ризиком: розрізняють «відкриту», «специфічну» та «сертифіковану» категорії [3, ст. 4–6].

Закон України від 13 липня 2023 р. № 3232-IX наблизив національний підхід до європейського. Стаття 1 Кодексу тепер визначає безпілотне повітряне судно як судно, що експлуатується або розробляється для експлуатації автономно чи пілотується дистанційно без пілота на борту (п. 23), безпілотну авіаційну систему – як таке судно й обладнання для дистанційного керування ним (п. 23¹), дистанційного пілота – як особу, що керує судном вручну або здійснює моніторинг курсу автономного польоту (п. 31²), а обладнання для дистанційного керування – як пристрої й програмне забезпечення, потрібні для безпечної експлуатації судна (п. 70¹) [1, ст. 1; 2]. Законодавець визнав системний підхід і включив програмну складову до системи.

Разом із тим проблеми залишаються. По-перше, підзаконні акти 2016 та 2018 рр. не приведено у відповідність до термінології Кодексу, що породжує неузгодженість між актами різної юридичної сили. По-друге, Кодекс виходить із того, що за автономного польоту відповідальна особа принаймні здійснює моніторинг його курсу, тоді як право ЄС виокремлює автономну операцію без можливості втручання; правовий режим такої операції в Україні не конкретизовано. По-третє, ризик-орієнтованих категорій операцій національне законодавство не містить.

Висновок: визначення еволюціонувало від формули «політ без пілота на борту» до конструкції, що охоплює автономну експлуатацію, дистанційне пілотування та систему керування. Усунення розбіжностей на рівні закону створює підґрунтя для формування узагальнювального поняття безпілотних технологій, а подальше вдосконалення потребує уніфікації підзаконних актів, регламентації автономних операцій і запровадження ризик-орієнтованого підходу.

Література:

1. Повітряний кодекс України : Закон України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI (зі змінами). Відомості Верховної Ради України. 2011. № 48–49. Ст. 536. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>
2. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо застосування правоохоронними органами безпілотних повітряних суден та протидії їх незаконному використанню : Закон України від 13 лип. 2023 р. № 3232-IX. Відомості Верховної Ради України. 2023. № 84. Ст. 307. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3232-20#Text>
3. 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. P. 45–71. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/947/oj