

ЯВТУШЕНКО О. В.,
аспірант
(Навчально-науковий інститут права
Київського національного університету
імені Тараса Шевченка)

УДК 347.82

DOI <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2023.2.2.18>

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ БЕЗПІЛОТНИХ ЛІТАЛЬНИХ АПАРАТІВ В УКРАЇНІ

Метою роботи є дослідження особливостей визначення поняття та змісту безпілотних літальних апаратів, стану та перспектив правової регламентації статусу і умов експлуатації таких транспортних засобів у вітчизняному та міжнародному праві, розробка пропозицій щодо визначення можливих суб'єктів відшкодування шкоди, завданої безпілотними літальними апаратами на базі штучного інтелекту, підстави виникнення деліктних зобов'язань і наслідків у вигляді деліктної відповідальності у транспортних пригодах за участю таких механізмів.

У процесі дослідження були використані загальнонаукові методи наукового пізнання, включаючи діалектичний, історичний, формально-логічний (догматичний), метод системного аналізу, синтезу, дедукції, індукції, а також спеціально-наукові методи, такі як, формально-юридичний, порівняльно-правовий, метод аналогії та метод правового моделювання.

Досліджено поточний стан нормативно-правового регулювання статусу безпілотних літальних апаратів в Україні. Визначено існуючі наукові та нормативні підходи зарубіжних країн до регулювання подібних транспортних засобів. На основі всебічного аналізу законодавства провідних країн західної цивілізації, зокрема США, Канади, Німеччини та Сполученого Королівства узагальнено підходи до регулювання правового режиму безпілотних літальних апаратів, визначено проблеми у визначенні поняття і ознак такого транспорту, особливостей їх експлуатації залежно від масо-габаритних характеристик та способу керування.

Надано пропозиції щодо удосконалення національного законодавства щодо сфери функціонування безпілотних літальних апаратів, у тому числі таких, які функціонують на основі технології штучного інтелекту. Запропоновано внесення змін до Повітряного кодексу України з метою уточнення поняття безпілотного повітряного судна.

Ключові слова: безпілотні літальні апарати, БПЛА, правовий режим безпілотників, дрони, безпілотні транспортні засоби, безпілотне повітряне судно.

Yavtushenko O. V. Problems and prospects of legal regime of unmanned aerial vehicles in Ukraine

The purpose of the article is to research the peculiarities of defining the concept and operating rules of unmanned aircraft, prospects of legal regulation of the status and conditions of operation of such vehicles under Ukrainian and international law, the development of proposals for determining possible subjects, basics for tort obligations and consequences in the form of tort liability in transport adventures with the participation of such mechanisms.



In the process of research, such scientific methods as dialectical, historical, formal-logical (dogmatic), method of systematic analysis, synthesis, deduction, induction, formal-legal and comparative-legal were used.

The current state of regulatory status of unmanned aerial vehicles in Ukraine was researched in the article. The existing scientific and regulatory approaches of foreign countries to regulation of such vehicles were determined. According to the results of the research, proposals for improvement of national legislation in the sphere of functioning of unmanned aerial vehicles, including those operating on the basis of artificial intelligence technology were provided. Amendments to the Air Code of Ukraine are proposed in order to clarify the concept of unmanned aircraft.

The research showed that the legal regulation of usage of civilian unmanned aerial vehicles (including those with limited artificial intelligence functionality) is fairly unified in most civilized countries of the world. Conventionally, such devices can be divided into light (weighing up to 20 kg) and heavy (weighing more than 20 kg). Although all UAVs are freely maneuverable in the vast majority of countries in the world, light UAVs are not aircraft both from the point of view of Ukrainian legal regulation and from the perspective of international aviation regulations. This means that light UAVs are not subject to registration in state and special registers. They are not assigned a board number and, accordingly, the use of such devices is possible even by persons who have not received training in handling such devices. At the same time, the operation of such devices and the possibility of using them in a partially autonomous mode may carry significant risks of causing material damage to third parties and their property. We think that under such circumstances, it is appropriate to consider any unmanned aerial vehicles as sources of increased danger with application to tortious relations that will arise in the event of damage caused by such an aircraft, the corresponding norms of civil legislation.

Key words: *unmanned aerial vehicles, UAVs, legal regime of drones, drones, unmanned vehicles, unmanned aircraft.*

Вступ. Безпілотні літальні апарати (далі також – БПЛА) усе частіше використовуються у різноманітних сферах суспільного життя: від виконання військових задач до зрошення полів та доставки вантажів. У той же час, невирішеними залишаються не тільки проблеми забезпечення конфіденційності приватного життя та етичні питання, пов'язані з використанням БПЛА, а й коректне формулювання термінології, визначення ознак і критеріїв віднесення повітряних суден до цієї категорії.

Науково-технічний прогрес, пов'язаний із появою нових транспортних засобів та розвитком нейронних мереж є причиною появи принципово нових об'єктів правового регулювання – безпілотних транспортних засобів на базі штучного інтелекту.

Ця тема актуалізується, по-перше, тим, що у цивілістичному аспекті невирішеними як на законодавчому, так і недостатньо розробленими на доктринальному рівні є питання оборотоздатності, експлуатації та відповідальності за шкоду, завдану такими транспортними засобами, а, по-друге, необхідністю подальшого планомірного розвитку цивільного законодавства з урахуванням зазначених тенденцій технологічного та економічного розвитку, а також беручи до уваги зарубіжну практику. Актуальність теми дослідження підтверджується недостатнім опрацюванням аналізованої проблематики, перш за все, на теоретичному рівні, контраверсійністю питань, пов'язаних із визначенням поняття та ознак безпілотних повітряних суден, у тому числі тих, які функціонують на основі технологій штучного інтелекту, відсутністю комплексного сучасного нормативного регулювання окреслених питань не тільки в Україні, але й у більшості юрисдикцій світу та на рівні міжнародних угод.

Представлена тема є доволі новою для української наукової спільноти, але, незважаючи на це, можна виокремити чудову дисертаційну роботу Леська Ю.В., де деякою мірою порушуються підняті в публікації питання. Окрім нього над проблемами цивільно-право-



вої відповідальності в цілому або її частини, присвяченої відшкодуванню шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки, працювали такі вітчизняні та зарубіжні вчені-цивілісти як Матвеев Г.К., Кузнецова Н.С., Отраднова О.О., Чезаре Бартоліні, Мелінда Лохманн та інші.

На сьогоднішній день існує нагальна потреба приведення нормативно-правового регулювання у відповідність до фактичного технологічного рівня розвитку безпілотних літальних систем.

Постановка цілей. Відтак, мета роботи – користуючись доктринальними, національними та міжнародними нормативно-правовими джерелами, на основі теоретичного та системного аналізу даних, дослідити особливості визначення поняття та змісту безпілотних літальних апаратів, стану та перспектив правової регламентації статусу і умов експлуатації таких транспортних засобів у вітчизняному та міжнародному праві, розробка пропозицій щодо визначення можливих суб'єктів відшкодування шкоди, завданої безпілотними літальними апаратами на базі штучного інтелекту, підстави виникнення деліктних зобов'язань і наслідків у вигляді деліктної відповідальності у транспортних пригодах за участю таких механізмів.

Результати дослідження

Поняття і види безпілотних літальних апаратів. Для повного і всебічного дослідження правового статусу літальних апаратів, у тому числі тих, які функціонують на базі штучного інтелекту, необхідно, перш за все, визначитися із поняттями, які застосовуються до таких механізмів. При швидкому зростанні популярності індустрії безпілотних систем, терміни «дрон» і «БПЛА» часто вживають неправильно. Фахівці зазначають, що «стала поширеною тенденція використовувати термін «дрон» при описі будь-якого безпілотного транспортного засобу.

Таким чином, БПЛА можна назвати дроном, але не кожен дрон є БПЛА. Дрон визначається як будь-який мобільний безпілотний транспортний засіб, тобто транспортний засіб без пілота на борту, заздалегідь запрограмований для виконання конкретного завдання в повітрі, на суші або під водою. Незважаючи на те, що спочатку термін використовувався для визначення військової машини, у наш час дрони стають більш доступними для суспільства. Отже, термін «дрон» позначає не тільки сучасні квадрокоптери різного призначення, але й морські (наприклад, підводний човен) або наземні автономні машини, а також хобі-машини (наприклад, іграшкові машинки) з дистанційним керуванням. При застосуванні дронів для повітряних місій, цей термін в основному використовується засобами масової інформації для позначення простого літального апарату. Вони здебільшого доступні як готові рішення. Тоді як поняття «дрон» застосовується до широкої категорії транспортних засобів, БПЛА застосовується саме до літаючого. БПЛА визначається як безпілотний літальний апарат, який літає без пілота, віддалено і повністю контролюється з іншого місця (земля, інший літак, космос) або запрограмований і повністю автономний. БПЛА – це більш технічно точний опис, якому віддають перевагу фахівці та професіонали порівняно з «дроном». Це стосується великих безпілотних літальних апаратів з автопілотами, які знайшли ширше застосування у цивільному та оборонному секторах. В основному, терміни схожі, але використання обох термінів має бути різним, виходячи з особливостей літального апарату, а також сфери застосування. Ще одне широко використовуване поняття – БпЛК, тобто безпілотний літаючий комплекс, що є більш складним терміном, ніж БПЛА. Слово «комплекс» вже вказує на те, що це сукупність кількох предметів, тобто БпЛК складається з самого безпілотного літального апарату (БПЛА), а також обладнання, необхідного для його експлуатації – наземної станції управління, антенної системи та катапульты» [8].

Праобразом безпілотного літального апарату можна вважати автопілот підприємства Sperry Corporation (США, 1912 р.), який забезпечував автоматичне утримання курсу польоту повітряного судна. У 30-х роках минулого століття автопілот встановлюють на деякі літаки, зокрема пасажирські лайнери. У 1947 р. літак С-54 ВПС США здійснив перший трансатлантичний переліт під керуванням автопілоту [9]. У різних наукових джерелах БПЛА характеризуються по-різному. При розгляді повітряного транспортного засобу як безпілотний



літальний апарат приймається такий, на борту якого відсутній екіпаж. Деякі автори при складанні характеристики безпілотного літального апарату обмежуються посиланням на безпілотний мобільний засіб.

Залежно від принципів керування є наступні різновиди безпілотних літальних систем: безпілотні некеровані; безпілотні автоматичні; безпілотні дистанційно-пілотовані літальні апарати (ДПЛА). У авіації після 2000 року йде стрімке розширення саме останнього типу апаратів, і про них йдеться, коли вживають термін абревіатуру «UAV». Безпілотні літальні апарати повинні дотримуватися правил безпеки польотів. Міжнародні цивільні авіаційні правила, прийняті після 1944 року на рівні Організації Об'єднаних Націй, забороняють БПЛА літати над територією іншої держави без її дозволу.

Відповідно до п. 24 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України, 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 [5]. 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» [6]. Тобто, «безпілотником» у розумінні національного нормативно-правового регулювання є тільки той апарат, який знаходиться під постійним дистанційним контролем пілота або пілотів і призначений для повернення на аеродром і для подальшого повторного використання. 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. Правила польоту іноземного БПЛА над територією України національне законодавство регулює виходячи із нормативних положень ЄС та міжнародних договорів. Так, відповідно до ч. 5 ст. 46 Повітряного кодексу України, «міжнародні польоти іноземних безпілотних цивільних повітряних суден виконуються на підставі спеціального дозволу уповноваженого органу з питань цивільної авіації, що видається за погодженням з Міністерством оборони України в порядку, встановленому авіаційними правилами України» [5].

Правові засади допуску безпілотних літальних апаратів до експлуатації. Щодо європейського регулювання цього питання, то в ЄС існує система регулювання польотів БПЛА на основі фрагментарних правил держав-учасниць. Окремого правового регулювання на національному рівні кожної з країн-членів потребує використання БПЛА масою до 150 кг, тоді як літальні апарати масою понад 150 кг залишаються під юрисдикцією Європейського агентства з авіаційної безпеки (EASA). 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 БЛА в повітряному просторі ЄС [1].

Загальносвітовою тенденцією також є визначення вимог, яким повинні відповідати БПЛА, щоб їх можна було використовувати без необхідності отримання попереднього дозволу від органів влади. Так, відповідно до п. 4 ч. 8 ст. 39 Повітряного кодексу України, «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» [5]. Відповідно до пункту 4 розділу II Правил використання повітряного простору, «Польоти безпілотних ПС масою до 20 кг включно виконуються без подання заявок на ВПП, без отримання дозволів на ВПП, без інформування органів управління Повітряних Сил ЗС України та органів ОЦВС, органів Державної прикордонної служби України, органів ОНР та відомчих органів УНР» [6].

Звертаючись до міжнародного досвіду регулювання БПЛА, зазначимо, що найбільш розробленою нормативною базою у цій сфері є правила, розроблені Федеральним управ-



літним авіації США (FAA). Існують загальні правила використання БПЛА, 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. На сьогодні в Європейському Союзі існує нормативно-правова база регулювання польотів БПЛА: Про загальні правила в галузі цивільної авіації та створення Агентства з безпеки польотів Європейського союзу, Делегований Регламент Європейської Комісії «Про безпілотні літальні системи та операторів безпілотних літальних систем третіх країн» [2]. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька Конвенція), підписана у 1944 році, встановлює деякі правила використання БПЛА. Згідно зі ст. 8 забороняється польоти будь-яких безпілотних апаратів над територією іншої держави без її дозволу. Також вимагається використання БПЛА в повітряних коридорах цивільних авіаційних судів таким чином, щоб забезпечити безпеку цивільних авіаційних перевезень. Додатки до Конвенції містять стандарти та правила для ліцензування пілотів, операцій та льотної придатності повітряних суден. У 2007 році Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) створила дослідницьку групу з розробки стандартів щодо використання дистанційно пілотованих авіаційних систем (ДПАС / RPAS). У 2011 році були роз'яснені загальні принципи операційного використання БПЛА. Зазначено, що БПЛА є авіаційними суднами, тому основні норми та правила цивільної авіації поширюються і на них. Також були розроблені деякі зміни до додатків Чиказької Конвенції, зокрема щодо обов'язкової сертифікації БПЛА за вимогами безпеки та керування ліцензованим пілотом і перебування під контролем сертифікованого оператора. Сьогодні ІКАО співпрацює з кількома державами-учасницями для розробки нормативних вимог щодо використання БПЛА. При цьому нормотворчість курується EASA, для створення рекомендації щодо єдиного набору технічних, експлуатаційних та безпекових вимог до БПЛА. «Багато країн (наприклад Франція, Німеччина, Італія, Великобританія, Австрія та Данія) прийняли або збираються прийняти (наприклад Бельгія), правила щодо деяких аспектів використання цивільних дистанційно пілотованих авіаційних систем (ДПАС / RPAS) з робочою масою до 150 кг. Проте ці правила різняться масштабами, рівнем деталізації та змістом. При цьому країни-учасниці не досягли згоди щодо визнання правил одна одної. Це призводить до необхідності отримання окремого дозволу на польоти ДПАС в кожній країні. Проте деякі загальні принципи щодо регулювання використання БПЛА країни-учасниці визнають. До них відносяться: типізація за масою та висотою польотів, однак конкретні правила відрізняються. Наприклад, більшість країн дозволяє безпілотникам масою до 150 кг літати лише в зоні прямої видимості, а в Іспанії можливий вихід з цієї зони при отриманні спеціального дозволу. Майже всі країни вимагають, щоб ДПАС експлуатувалися на безпечній відстані від транспортних засобів, будівель або окремих осіб. У більшості країн необхідним є страхування від нещасних випадків. Для ДПАС масою понад 25 кг більшість держав-членів вимагають сертифікації оператора компетентним національним органом, ліцензування пілота та технічної оцінки ДПАС» [1].

Загалом же, можна зробити висновок на підставі аналізу норм повітряного законодавства України, що обов'язковою умовою віднесення БПЛА до категорії повітряного судна є його реєстрація, що здійснюється у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України. В іншому випадку такий апарат є пристроєм для розваг, а не транспортним засобом. Не виключаємо, що у найближчому майбутньому можуть бути легалізовані і повністю самокеровані БПЛА, для управління якими не потрібна буде людина-оператор. На наш погляд, таким безпілотним літальним апаратам на базі штучного інтелекту (тобто повністю автономним та самокерованим) мають бути притаманні такі ознаки:

- 1) можливість багаторазового використання за відсутності екіпажу;
- 2) можливість самостійного (автономного) коригування маршруту та подолання повітряних перешкод;
- 3) автономний режим функціонування (наявність спеціалізованого програмного забезпечення, яке дозволяє повітряному судну виконувати свої завдання без участі оператора).



Умови деліктної відповідальності за шкоду, завдану безпілотним літальним апаратом. Однією з найголовніших цивілістичних проблем пов'язаних із експлуатацію безпілотних літальних апаратів є визначення умов, особливостей, порядку та відповідальних суб'єктів відшкодування шкоди, завданої такими повітряними суднами. Цивільно-правова відповідальність може виникати із договірних або позадоговірних (деліктних) зобов'язань. Оскільки завдання шкоди є деліктом, то постає необхідність визначитися із поняттям, ознаками і підставами виникнення деліктного зобов'язання та настання деліктної відповідальності як наслідку його порушення, певного різновиду цивільно-правової санкції, яка має характер відновлювальної функції. З цього вбачається, що деліктна відповідальність може розглядатися як необхідний елемент (або один з таких елементів) для настання цивільно-правової відповідальності, але не може ототожнюватися з поняттям цивільно-правової відповідальності. З цього приводу Шишка у своїй статті зазначає наступне: «Найбільш проблемним є момент переростання деліктного зобов'язання в цивільно-правову відповідальність. Досі він вирішувався шляхом ототожнення умов виникнення деліктного зобов'язання та підстав цивільно-правової відповідальності, що є відображенням матеріально-правового підходу, але не відповідає її сутності як державного примусу, та підстав для його застосування. У тому і полягає основна помилка, за якої співпадіння цих підстав за змістом їх ознак і призводить до їх ототожнення. Для застосування цивільно-правової відповідальності потрібне звернення до суду (позов) із вимогою застосувати до порушника примус у формі цивільно-правової відповідальності та винесення за ним рішення про притягнення до такого виду відповідальності. Вирішення цієї складної проблеми може здійснитися за рахунок включення додаткового обов'язкового елемента для виникнення цивільно-правової відповідальності і переростання її у таку по суті. Для переростання деліктного зобов'язання у цивільно-правову відповідальність необхідна додаткова до нього обов'язкова умова, яка за юридичною природою є накопичувальним юридичним складом, якою може бути названо судові рішення про притягнення до відповідальності» [7, с. 277].

Стосовно визначення деліктної відповідальності та співвідношення її з деліктним зобов'язанням, О.О. Отрадна зазначає, що «цивільно-правову деліктну відповідальність треба визначати як реалізацію делінквентом обов'язку відшкодувати або компенсувати потерпілому заподіяну шкоду. Деліктна відповідальність має низку кваліфікуючих ознак, які дозволяють виділити її серед інших видів юридичної, зокрема, цивільно-правової відповідальності. Так, деліктна відповідальність завжди має ретроспективний характер. Як сам обов'язок відшкодувати заподіяну шкоду, так, звичайно, і його реалізація не можуть існувати до порушення суб'єктивного цивільного права потерпілого. Деліктна відповідальність виникає тільки після порушення права. При цьому обов'язок відшкодувати заподіяну шкоду повинен бути причинно пов'язаним з діянням делінквента або з його статусом. Якщо делінквентом у конкретному деліктному зобов'язанні є безпосередній заподіювач шкоди, обов'язок відшкодувати шкоду буде наслідком його діянь, якими заподіяна шкода. Якщо законом обов'язок відшкодувати шкоду покладається на іншу особу, яка сама шкоду не заподіявала, деліктна відповідальність такої особи буде наслідком її статусу» [4, с. 155–156].

Оскільки деліктна відповідальність в силу правового статусу особи може наставати лише у певних правовідносинах або за умови використання певного об'єкту, наприклад джерела підвищеної небезпеки, необхідно виокремити ознаки БПЛА, які дозволять зробити висновок стосовно його належності до категорії джерел підвищеної небезпеки. Знайти підтвердження цьому можна у дисертаційній роботі Леська Ю.В., де зокрема зазначається, що безпілотні повітряні судна «є ДПН з таких міркувань:

1. Володіють шкідливими властивостями. Рушієм для безпілотних повітряних суден є повітряний гвинт, що приводить в обертовий рух лопаті, закріплені перпендикулярно осі обертання.

2. Оператор не може здійснювати повний контроль за повітряним судном. По-перше, якщо оператор визначає кінцевий маршрут польоту, а сам маршрут встановлює система навігації GPS, то оператор, як правило, не може знати про появу під час польоту різних пере-



шкод, наприклад, іншого літального апарату, що може призвести до їх зіткнення, сторонніх осіб чи речей, що призведе до завдання їм шкоди. По-друге, якщо людина управляє польотом безпосередньо («ручне управління»), то вона не може повністю контролювати роботу двигуна, системи дистанційного управління тощо.

3. Безпілотні повітряні судна можуть створювати підвищену небезпеку для інших осіб. Це зумовлено тим, що повітряний гвинт у русі може завдати шкоду життю, здоров'ю людини, а також майну. Крім того, підвищену ймовірність завдання шкоди створює й сам літальний апарат у польоті» [3, с. 47].

Не дивлячись на заборону у всіх країнах світу перебування у повітряному просторі цивільних самокерованих БПЛА (політ здійснюється не під контролем оператора), більшість таких пристроїв уже мають автономні функції на базі штучного інтелекту. Наприклад, загальновідомим є те, що повітряні дрони DJI різних моделей широко використовуються для удобрення полів, відео та фотозйомки, такі дрони цивільного призначення також активно використовуються і силами оборони України для відсічі російської агресії уздовж усієї лінії фронту. На базі штучного інтелекту тут побудована функція автономного повернення БПЛА на задані координати (при цьому апарат самостійно облітає перешкоди, аналізує висоту, безпечність тощо), апарат також може виконувати інші запрограмовані функції і в автономному режимі приймати самостійні рішення для досягнення поставленої мети без участі оператора дрону.

Висновки. Таким чином, правове регулювання використання цивільних безпілотних літальних апаратів (у тому числі з обмеженим функціоналом штучного інтелекту) є доволі уніфікованим у більшості цивілізованих країн світу. Умовно такі апарати можна поділити на легкі (масою до 20 кг) та важкі (масою понад 20 кг). Хоча усі БПЛА є вільно оборотоздатними у переважній більшості країн світу, легкі БПЛА не є повітряними суднами як з точки зору національного правового регулювання, так і в розрізі міжнародних авіаційних норм. Це означає, що легкі БПЛА не підлягають реєстрації у державних та спеціальних реєстрах. Їм не присвоюється бортовий номер і відповідно використання таких апаратів можливе навіть особами, які не проходили навчання щодо поведінки з такими пристроями. Водночас, експлуатація таких пристроїв і можливість використання їх у частково автономному режимі може нести значні ризики заподіяння матеріальної шкоди третім особам та їх майну. Вважаємо, що за таких обставин доцільно розглядати будь-які безпілотні літальні апарати джерелами підвищеної небезпеки із застосуванням до деліктних відносин, які виникатимуть у випадку завдання таким апаратом шкоди, відповідних норм цивільного законодавства.

У той же час, особливо проблемним залишається питання встановлення володільця/оператора легкого БПЛА, оскільки такі пристрої не реєструються, відповідно відсутня об'єктивна можливість встановити власника у випадку транспортної пригоди за участю такого апарата. Нам видається, що з огляду на високу потенційну небезпечність потрапляння легких БПЛА у транспортні пригоди логічним є формальна реєстрація власників таких апаратів під час їх продажу/перепродажу. Такий крок з мінімальним бюрократичним тиском на розвиток галузі дозволить суттєвим чином врегулювати окреслену проблему. Пропонуємо внести зміни до ст. 1 Повітряного кодексу України та підзаконних нормативно-правових актів з метою уточнення поняття безпілотного повітряного судна та викласти його у такі редакції: «безпілотне повітряне судно – повітряне судно, призначене для виконання польоту без пілота на борту, керування польотом якого і контроль за яким може здійснюватися як за допомогою спеціальної станції керування, що розташована поза повітряним судном, так і автономно самим судном із використанням децентралізованих та/або централізованих систем штучного інтелекту».

Список використаних джерел:

1. Беловал С. Світовий досвід правового регулювання використання безпілотників (USAID). Європейський інформаційно-дослідницький центр. URL: <http://euinfocenter.rada.gov.ua/uploads/documents/28939.pdf> (дата звернення: 10.03.2023).



2. Кравчук І. Регулювання використання безпілотних літальних апаратів для моніторингу об'єктів. м. Київ. 2020. URL: <http://conferenc.its.kpi.ua/proc/article/view/200895/200978> (дата звернення: 10.03.2023).
3. Лесько Ю. В. Відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів : thesis. 2017. URL: <http://dspace.univer.kharkov.ua/handle/123456789/12525> (дата звернення: 10.03.2023).
4. Отрадна О. О. Деліктна відповідальність: поняття, сутність та співвідношення із деліктним зобов'язанням. Університетські наукові записки Хмельницького університету управління та права. 2013. Вип. 3 (47). С. 152–158.
5. Повітряний кодекс України : Кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI: станом на 15 жовт. 2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення: 10.03.2023).
6. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України» : Наказ Держ. авіац. служби України від 11.05.2018 р. № 430/210. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1056-18#Text> (дата звернення: 10.03.2023).
7. Шишка Р. Б., Шишка О. Р. Цивільно-правова відповідальність і деліктне зобов'язання. Університетські наукові записки Хмельницького університету управління та права. 2012. № 1. С. 271–280.
8. Що таке БПЛА та яка різниця між термінами «дрон» та «БПЛА» – тематика зустрічі студентів спеціальності комп'ютерна інженерія з фахівцями-практиками. Офіційний сайт Державного університету телекомунікацій. URL: https://dut.edu.ua/ru/news-1-641-8062-scho-take-bpla-ta-yaka-riznicya-mizh-terminami-“dron”-ta-“bpla”---tematika-zustrichi-studentiv-specialnosti-kompyuterna-inzheneriya-z-fahivcyami-praktikami_kafedra-kompyuternoii-nzhenerii (дата звернення: 10.03.2023).
9. Chitty T. How autopilot was born a century ago. CNBC. URL: <https://www.cnbc.com/2019/07/19/how-autopilot-was-born-a-century-ago1.html> (date of access: 10.03.2023).

