

ІНСТИТУТ ДЕРЖАВИ І ПРАВА імені В. М. КОРЕЦЬКОГО
НАЦІОНАЛЬНОЇ АКАДЕМІЇ НАУК УКРАЇНИ

АЛЬМАНАХ ПРАВА

ПРАВОВІ ЗАСАДИ НОРМОТВОРЧОЇ ДІЯЛЬНОСТІ: національний і зарубіжний досвід

*До 75-річчя
Інституту держави і права
імені В. М. Корецького НАН України
1949–2024*

Науково-практичний юридичний журнал «Альманах права»
внесено до:

Переліку наукових фахових видань України
категорії «Б» у галузі юридичних наук
(081 «Право», 293 «Міжнародне право»)
(Наказ Міністерства освіти і науки України
№ 1643 від 28 грудня 2019 р.)

Міжнародної наукометричної бази даних
Index Copernicus International (Польща)
(листопад 2017 р.)

Київ – 2024

АЛЬМАНАХ ПРАВА. Правові засади нормотворчої діяльності: національний і зарубіжний досвід: До 75-річчя Інституту держави і права імені В. М. Корецького НАН України, 1949–2024. Випуск 15. Київ: Інститут держави і права імені В. М. Корецького НАН України, 2024. 688 с.

Видання присвячене висвітленню національного та зарубіжного досвіду щодо правового забезпечення нормотворчої діяльності.

Представлені наукові статті мають теоретико-концептуальний та галузевий виміри.

Науково-практичний юридичний журнал розраховано на наукових і науково-педагогічних працівників закладів вищої освіти та наукових установ, докторантів, аспірантів, студентів, практичних працівників та всіх зацікавлених осіб.

Адреса редакційної колегії:

01601, м. Київ, вул. Трьохсвятительська, 4, кім. 202. тел./факс (044) 278-80-24

Сайт: <http://www.almanahprava.org.ua/>

E-mail: idp.teorija.confer@gmail.com

© Інститут держави і права імені В. М. Корецького НАН України, 2024

© Автори статей, 2024

РОЛЬ І ЗНАЧЕННЯ БЕЗПЛОТНИХ ЛІТАЛЬНИХ АПАРАТІВ У АВІАЦІЙНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ

Постановка проблеми. Безпілотні літальні апарати (БПЛА), також відомі як дрони, стали революційною технологією, що швидко трансформує авіаційну галузь. Можливості та універсальність БПЛА роблять їх незамінними інструментами в різних напрямках авіаційної діяльності. Незважаючи на значний потенціал БПЛА, існує ряд проблем, пов'язаних з їх використанням, зокрема нормативно-правове регулювання, безпека польотів, конфіденційність.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Науково-теоретичну розробку деяких аспектів цієї проблематики здійснювали такі науковці, як І. Булгакова, К. Водоласкова, О. Гусар, Н. Жмур, О. Клепікова, Ю. Корнеєв, В. Костицький, Н. Новицька, А. Новицький, О. Петров, І. Сопілко, С. Хом'яченко, Ю. Юринець. Утім, незважаючи на певні здобутки, питання ролі та місця БПЛА в авіаційній діяльності потребують подальшого дослідження.

Мета статті полягає в комплексній оцінці ролі й значення БПЛА у авіаційній діяльності, з урахуванням їх переваг, проблем і перспектив розвитку. Для досягнення мети поставлені завдання: провести аналіз нормативно-правової бази та наукової літератури за темою дослідження; визначити основні сфери застосування БПЛА у авіаційній діяльності; оцінити переваги та недоліки використання БПЛА; визначити перспективи розвитку та використання БПЛА у авіаційній діяльності.

Методи дослідження. У роботі використані різноманітні загальнонаукові прийоми і методи: аналіз, синтез, дедукція, індукція, прогнозування, моделювання, аналогії та діалектичний метод. Останній був застосований для отримання нових результатів, що дає можливість переходу від уже відомого до невідомого. Тож дослідження передбачає не лише трансформацію раніше створених теоретичних знань, а й формування їх нової модифікації шляхом систематичного доповнення новими положеннями.

Крім цього, використовувалися спеціальні правові методи – формально-юридичний, порівняльно-правовий тощо. Формально-юридичний метод застосовано для визначення змісту основних понять, систематизації матеріалу та отримання узагальнюючих висновків у рамках розглянутих питань. Порівняльно-правовий метод допоміг виявити спільні та відмінні риси низки ключових положень у контексті використання БПЛА. У роботі також використано системно-структурний, комплексний і цілісний підходи до дослідження. Формулювання та обґрунтування теоретичних положень, пропозицій, практичних рекомендацій і висновків базується на зазначених методах і підходах.

Основні результати дослідження. Правовому регулюванню авіаційної діяльності присвячені Конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (Варшавська) 1929 року, Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька) 1944 року, Конвенція про визнання прав на повітряне судно (Женевська) 1948 року, Конвенція про шкоду, завдану іноземним повітряним судном третім особам на поверхні (Римська) 1952 року, Конвенція про злочини і деякі інші акти на борту повітряного судна (Токійська) 1963 року, Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаазька) 1970 року, Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (Монреальська) 1971 року, Протокол про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію (Монреальський протокол) 1988 року, Договір про відкрите небо (Гельсінкі) 1992 року, а також положення Повітряного кодексу України, законів України «Про транспорт», «Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» тощо.

На підставі узагальненого аналізу було зроблено висновок, що авіаційна діяльність – це організаційна, виробнича, наукова та інша діяльність юридичних осіб будь-якої організаційно-правової форми та фізичних осіб, спрямована на створення умов і використання повітряного простору за допомогою повітряних суден та інших літальних апаратів, що включає обслуговування повітряного руху, менеджмент повітряного простору та менеджмент потоків повітряного руху, що виконується безпечно, економічно та ефективно шляхом надання засобів та безперервного обслуговування у взаємодії з усіма сторонами та із залученням бортових і наземних функцій [1, с. 18].

Слід зазначити, що наведене визначення було піддано критиці іншими науковцями. Зокрема, О. Петров [2, с. 35–36] робить висновок, що це поняття намагається охопити усі види діяльності, усіма суб'єктами та з усіма видами авіації, які можуть бути. Отже, воно ширше, ніж поняття, яке запропоноване О. Клепиковою [3, с. 250]. Також він зазначає, що це поняття розроблене на основі поняття «авіаційної діяльності», яке використовується в п. 3 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України (далі – ПК України). Однак у ньому використовуються не самі конструкції «галузь авіації» та «організація повітряного простору», а надається понятійний зміст цих конструкцій. Цікаво, що таке бачення в частині наукової та виробничої діяльності частково збіжне зі змістом понять у ПКР. Зокрема, як «цивільна авіаційна діяльність», так і «військова авіаційна діяльність» охоплюють розробку та виробництво авіаційної техніки. Також таке бачення збігається з ч. 1 ст. 13 ПК України, яка визначає види діяльності в галузі цивільної авіації, для здійснення якої потрібно отримувати сертифікат відповідності авіаційним правилам. Пункт 1 ч. 1 ст. 13 ПК України визначає, що сертифікат треба отримувати для розроблення цивільної авіаційної техніки і змін до неї, з метою схвалення типової конструкції та серійного виробництва авіаційної техніки схваленої конструкції, що своєю чергою відповідає «науковій» і «виробничій» діяльності, передбаченій у понятті, запропонованому І. Похиленко. Однак у понятті є й свої недоліки. По-перше, це окреме згадування «обслуговування повітряного руху», «менеджмент повітряного простору», «менеджмент потоків повітряного руху» та того, як він має здійснюватися. Звісно, у понятті вказано, що ці види діяльності включаються до діяльності юридичних і фізичних осіб, і тому їх окреме винесення для поняття не є обов'язковим, тому що вони роблять це поняття більш громіздким. По-друге, на відміну від поняття, запропонованого О. Клепиковою [3, с. 250], у цьому понятті відсутнє його визначення через деякі важливі загальні та спеціальні ознаки. Загальною ознакою мало б бути визначення, до якого виду людської діяльності належить авіаційна діяльність, а спеціальна ознака мала б вказувати на зв'язок авіаційної діяльності з транспортною галуззю. Відсутність таких ознак у понятті не дає підстав визначати його як доктринальне.

Щодо наведеної позиції хотілося б зазначити таке. О. Петров вважає недоліком визначення намагання охопити ним усі види авіаційної діяльності, усіх суб'єктів та з усіма видами авіації. Це дійсно так, але це одна з головних переваг визначення. Воно дає нам уявлення про авіаційну діяльність як про комплексну систему, що охоплює різноманітні аспекти. Стосовно відповідності законодавству, то О. Петров справедливо зазначає, що це визначення розроблене на основі поняття «авіаційна діяльність», що використовується в п. 3 ч. 1 ст. 1 ПК України. Це робить його більш практичним і корисним для людей, які працюють у авіаційній галузі.

Також О. Петров вказує на те, що визначення не містить загальних і спеціальних ознак авіаційної діяльності. З одного боку, це дійсно так, але з другого – наявність понятійного змісту таких конструкцій, як «галузь авіації» та «організація повітряного простору» робить це визначення більш зрозумілим і доступним для людей, які не є юристами.

Що ж до згадки у визначенні «обслуговування повітряного руху», «менеджменту повітряного простору», «менеджменту потоків повітряного руху», то ці три види діяльності є дуже важливими складовими авіаційної діяльності, і окрема згадка про них дає змогу краще зрозуміти сутність останньої.

Нарешті, відзначена О. Петровим відсутність у визначенні загальних і спеціальних ознак (через що його нібито не можна вважати доктринальним) уявляється нам доволі спірною, позаяк доктринальне визначення – це не те, що наведене в законі, а те, що запропоноване науковцями за підсумками їх теоретичних пошуків. Тому нам це визначення видається доктринальним, адже воно ґрунтується на глибокому аналізі законодавства та практики його застосування.

Перш ніж говорити про роль і значення БПЛА в авіаційній діяльності, з'ясуємо зміст поняття «безпілотний літальний апарат». ІКАО визначає БПЛА у вузькому розумінні – як повітряне судно, що функціонує без пілота на борту [4, с. 10] – та більш розгорнуто – як безпілотне повітряне судно, яке виконує політ без командира повітряного судна на борту і або повністю дистанційно керується з іншого місця (із землі, борту іншого повітряного судна, космосу), або запрограмоване і повністю автономне [5, с. 42]. Це визначення було схвалене 35-ю сесією Асамблеї ІКАО у 2004 році [6, с. 3]. У Регламенті ЄС № 2018/1139 визначено, що безпілотне повітряне судно – це будь-яке повітряне судно, яке експлуатується або призначене для автономної експлуатації або дистанційного керування без пілота на борту [3].

Порівнюючи ці визначення, доходимо висновку, що вони мають багато спільного: вказують на те, що БПЛА не має пілота на борту під час польоту, враховують можливість дистанційного керування з іншого місця. Водночас визначення від ІКАО більш розгорнуті, описують можливість автономного керування, що не обов'язково передбачено в регламенті, який акцентує увагу на понятті «автономна експлуатація» (тобто здатність БПЛА виконувати завдання без постійного внутрішнього або зовнішнього керування). Ураховуючи викладене, можна зазначити, що ці визначення взаємодоповнюють одне одного й спільно надають розуміння того, що таке безпілотне повітряне судно та які можливості його керування.

Слід також звернути увагу на положення Ризької декларації, що була прийнята державами ЄС 5–6 березня 2015 року та визначила основні принципи нормативно-правової бази використання БПЛА у Європі:

- 1) БПЛА повинні розглядатися як новий тип повітряних суден, а їх використання має регулюватися пропорційно ризику кожної операції;
- 2) правила безпеки для БПЛА повинні бути розроблені в терміновому порядку на рівні ЄС;
- 3) державні органи та промисловість повинні вкладати кошти у технології та стандарти, необхідні для інтеграції БПЛА в авіаційній системі ЄС;
- 4) суспільне визнання безпілотних послуг має ключове значення, конфіденційність і захист персональних даних повинні бути гарантовані;
- 5) оператор БПЛА несе відповідальність за його використання. Повинна бути передбачена можливість ідентифікувати його або її (наприклад, за допомогою ID-чіпу) [7, с. 8].

Проаналізувавши Ризьку декларацію, можна зробити такі висновки:

- 1) Ризька декларація чітко визнає БПЛА новим типом повітряних суден, що потребує окремого правового регулювання. Це важливий крок, адже він дає змогу чітко окреслити правила і норми для їх експлуатації, гарантуючи безпеку та відповідальність;
- 2) документ наголошує на терміновості розробки правил безпеки для БПЛА на рівні ЄС. Це необхідний крок для забезпечення безпеки польотів, мінімізації ризиків та запобігання інцидентам;
- 3) держави і промисловість повинні вкладати кошти в безпілотні технології та створювати стандарти, необхідні для інтеграції БПЛА в авіаційну систему ЄС (включно з розробкою систем управління повітряним рухом для БПЛА, а також чітких правил і процедур для їх експлуатації);
- 4) суспільне визнання безпілотних послуг має ключове значення для їх успішного впровадження, тому важливо забезпечити прозорість і відкритість у питаннях безпеки, конфіденційності та захисту персональних даних;
- 5) оператор БПЛА несе відповідальність за його використання, що гарантує визначення відповідального у випадку інциденту й зумовлює потребу розробки відповідних страхових продуктів;
- 6) важливо чітко визначити і категоризувати ризики, пов'язані з різними типами операцій БПЛА, що дасть змогу встановити пропорційні правила та норми, що відповідають рівню ризику.

Отже, Ризька декларація заклала основу для подальшого розвитку нормативно-правової бази використання БПЛА в Європі. Вона слугує орієнтиром для усіх зацікавлених у безпечному та відповідальному використанні БПЛА.

Говорячи про українські реалії, слід згадати положення Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо застосування правоохоронними органами безпілотних повітряних суден та протидії їх незаконному використанню» від 13.07.2023 № 3232-ІХ. Цим Законом внесено зміни до низки законодавчих актів України (Повітряного кодексу України, Закону України «Про державний кордон України», Закону України «Про Службу безпеки України» та ін.)

з метою врегулювання питання застосування правоохоронними органами безпілотних повітряних суден (БПЛА) та протидії їх незаконному використанню.

Основними новелами є:

1) введення нових дефініцій: «безпілотне повітряне судно», «безпілотна авіаційна система», «дистанційний пілот», «обладнання для дистанційного керування безпілотним повітряним судном»;

2) розширення повноважень правоохоронних органів:

– здійснювати контроль за дотриманням порядку використання повітряного простору України під час охорони державного кордону, захисту об'єктів критичної інфраструктури, важливих державних об'єктів, управління польотами державних повітряних суден, контролю польотів повітряних суден і переміщення інших об'єктів, що перетинають державний кордон України або виконують польоти в межах зон із особливим режимом використання та у спеціальних зонах повітряного простору України, проведення заходів із підтримання громадської безпеки і порядку;

– використовувати БПЛА для припинення порушень порядку і правил використання повітряного простору України;

– застосовувати засоби та/або пристрої для виявлення, припинення порушень порядку та правил використання повітряного простору України експлуатантами БПЛА, у тому числі для перехоплення сигналів дистанційного керування, пошкодження чи знищення таких суден та/або складових частин безпілотних авіаційних систем;

3) встановлення заборони на:

– здійснення польотів БПЛА над прикордонною смугою, крім випадків, визначених Кабінетом Міністрів України.

– використання БПЛА для вчинення правопорушень або створення загрози життю чи здоров'ю людей, військовослужбовцям, об'єктам, що охороняються (обороняються).

Отже, Закон розширює можливості правоохоронних органів у сфері забезпечення громадської безпеки та порядку, встановлює чіткий правовий механізм протидії незаконному використанню БПЛА та вимагає подальшого розвитку нормативної бази для його ефективної реалізації.

Відповідно до згаданого закону безпілотне повітряне судно – це будь-яке повітряне судно, що експлуатується або розроблене для експлуатації автономно чи яке пілотується дистанційно без пілота на борту. «Будь-яке повітряне судно» – ключовий термін, що охоплює широкий спектр літальних апаратів, включаючи літаки, вертольоти, дрони, мультикоптери та інші; «експлуатується або розроблене для експлуатації автономно» – описує БПЛА, які можуть літати без будь-якого втручання людини; «пілотується дистанційно» – визначає БПЛА, які керуються оператором на землі за допомогою пульта дистанційного керування або комп'ютера; «без пілота на борту» – наголошує, що на борту БПЛА немає живого пілота.

Тим не менше, незважаючи на чіткість, повноту, точність та об'єктивність, і це визначення має недоліки: не проводить чіткої межі між БПЛА та іншими типами повітряних суден (наприклад, керованими моделями); не враховує такі важливі характеристики БПЛА, як розмір, дальність і висоту польоту, тип двигуна, корисне навантаження, призначення тощо.

Висновки. Безпілотні літальні апарати (БПЛА) мають значний потенціал для трансформації авіаційної діяльності, але в умовах воєнного стану в Україні їх використання істотно обмежене, адже з 24 лютого 2022 року в Україні діє заборона на використання повітряного простору для цивільних користувачів, включаючи БПЛА, а питання про можливість використання БПЛА в певних регіонах підлягає розгляду Генеральним штабом Збройних Сил України. Для використання БПЛА в сільському господарстві потрібен дозвіл відповідної обласної військової адміністрації. Процедура використання БПЛА у навчальних або будівельних цілях залишається невизначеною.

Незважаючи на вказані обмеження, БПЛА залишаються важливим інструментом у авіаційній діяльності, навіть в умовах воєнного стану. Їх переваги – мобільність, гнучкість і доступність – роблять БПЛА незамінними для виконання різного роду завдань. Очікується, що після закінчення воєнного стану використання БПЛА в авіаційній діяльності буде відновлено та розширено. Тому надзвичайно важливо, щоб нормативно-правова база, що регулює використання БПЛА, була вдосконалена з урахуванням досвіду, отриманого під час воєнного стану, що дасть змогу максимально повно та з користю використовувати їх можливості.

Список використаних джерел

1. Похиленко І. С. Поняття авіаційної діяльності. *Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. 2019. № 3. С. 15–19.
2. Петров О. О. Основні теоретичні підходи до визначення авіаційної діяльності. *Правова система та державотворення: історичний вимір і сучасні тенденції*: матеріали науково-практичної конференції (Ужгород, 17–18 лютого 2023 р.). Одеса: Молодий вчений, 2023. С. 34–36.
3. Клепікова О. В. Правова організація транспортної системи України: монографія. Київ: Ліра-К, 2019. 444 с.
4. ICAO Cir. 328, Unmanned Aircraft Systems (UAS). International Civil Aviation Organization, 2011. 54 p.
5. Convention on Commercial Aviation (Inter-American), signed at Havana February 20, 1928. The Department of State. 1928. 12 p.
6. Regulation (EU) No. 2018/1139 of the European Parliament and of the Council of 4 July 2018 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency. *Official Journal*. 22.8.2018. L 212. P. 1–122.
7. Беловол С. Світовий досвід правового регулювання використання безпілотників: інформаційна довідка, підготовлена Європейським інформаційно-дослідницьким центром на запит народного депутата України. URL: <https://infocenter.rada.gov.ua/uploads/documents/28939.pdf> (дата звернення: 01.04.2024)

References

1. Pokhylenko I. S. Poniattia aviatsiinoi diialnosti. *Yurydychnyi visnyk «Povitriane i kosmichne pravo»*. 2019. № 3. S. 15–19.
2. Petrov O. O. Osnovni teoretichni pidkhody do vyznachennia aviatsiinoi diialnosti. *Pravova sistema ta derzhavotvorennia: istorychnyi vymir i suchasni tendentsii*: materialy naukovo-praktychnoi konferentsii (m Uzhhorod, 17–18 liutoho 2023 r.). Odesa: Molodyi vchenyi, 2023. S. 34–36.
3. Klepikova O. V. Pravova orhanizatsiia transportnoi systemy Ukrainy: monohrafiia. Kyiv: Lira-K, 2019. 444 s.
4. ICAO Cir. 328, Unmanned Aircraft Systems (UAS). International Civil Aviation Organization. 2011. 54 p.
5. Convention Commercial Aviation (Inter-American), signed at Havana February 20, 1928. The Department of State. 1928. 12 r.
6. Regulation (EU) No. 2018/1139 of the European Parliament and of the Council of 4 July 2018 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency. *Official Journal*. 22.8.2018. L 212. P. 1–122.
7. Bielovol S. Svitovyi dosvid pravovoho rehuliuвання vykorystannia bezpilotnykiv: informatsiina dovidka, pidhotovlena Yevropeiskym informatsiino-doslidnytskym tsentrom na zapyt narodnoho deputata Ukrainy. URL: <https://infocenter.rada.gov.ua/uploads/documents/28939.pdf> (data zvernennia: 01.04.2024)

Похиленко І. С. Роль і значення безпілотних літальних апаратів у авіаційній діяльності

БПЛА – це революційна технологія, що швидко трансформує авіаційну галузь. Можливості й універсальність роблять БПЛА незамінними інструментами в різних аспектах авіаційної діяльності. Мета статті полягає в комплексній оцінці ролі та значення БПЛА в авіаційній діяльності, з урахуванням їх переваг, проблем і перспектив розвитку. Методи дослідження: аналіз, синтез, дедукція, індукція, прогнозування, моделювання, метод аналогії, діалектичний метод, формально-юридичний, порівняльно-правовий. Результати: досліджено нормативно-правове регулювання авіаційної діяльності – відповідні міжнародно-правові акти на національне законодавство. Проаналізовано визначення БПЛА та виокремлено певні його недоліки. Акцентовано увагу на тому, що в умовах воєнного стану в Україні використання БПЛА істотно обмежене. Описано роль і значення БПЛА в авіаційній діяльності в умовах воєнного стану. Зроблено висновок, що після закінчення воєнного стану використання БПЛА буде відновлено та розширено, тому важливо вдосконалити нормативно-правову базу, що регулює їх використання з урахуванням воєнного досвіду.

Ключові слова: безпілотні літальні апарати, авіаційна діяльність, воєнний стан.

Pokhylenko I. S. Role and Significance of Unmanned Aerial Vehicles in Aviation Activity

Unmanned Aerial Vehicles (UAVs) represent a revolutionary technology that is rapidly transforming the aviation sector. UAVs' capabilities and versatility make them indispensable tools in various aspects of aviation activity. The purpose of this article is to provide a comprehensive assessment of the role and significance of UAVs in aviation activity, considering their advantages, challenges, and prospects for development. The research methods employed in this study include a combination of various general scientific and specifically legal approaches and methods. Among the general scientific methods utilized are analysis and synthesis, deduction, induction, forecasting, modeling,

analogies and dialectical methods. A systemic analysis and synthesis method were employed to comprehensively analyze the role and position of UAVs in aviation activity. The dialectical method was used to obtain new results, facilitating the transition from the known to the unknown. Thus the research involves not only the transformation of previously established theoretical knowledge but also the formation of its new modification through systematic supplementation with new theoretical positions.

Special legal methods were also applied, including comparative legal and formal-legal methods. The formal-legal method was applied to define the content of key concepts and systematize material to derive generalized conclusions within the scope of the discussed issues. The comparative legal method helped identify common and distinctive features of several key provisions concerning UAV utilization.

Additionally, the study adopted systemic-structural, comprehensive, and holistic approaches to research. The formulation and justification of theoretical propositions, proposals, practical recommendations, and conclusions are based on the aforementioned methods and approaches.

The research delved into the regulatory framework governing aviation activity, including the Riga Declaration and the Law of Ukraine «On Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine Regarding the Use of UAVs by Law Enforcement Agencies and Combating Their Illegal Use». The definition of UAVs has been analyzed; its certain shortcomings (such as the lack of a clear delineation between UAVs and other types of aircraft, such as radio-controlled models) have been singled out. Important UAV characteristics such as size, range, flight altitude, engine type, payload, etc., were not adequately addressed in this definition. The study also emphasized that the use of UAVs is significantly restricted in conditions of martial law in Ukraine.

The role and significance of UAVs in aviation activity during martial law were described, leading to the conclusion that their utilization will be restored and expanded after the cessation of martial law. Therefore, it is crucial to improve the regulatory framework governing their use, taking into account the lessons learned from military experience.

Key words: unmanned aerial vehicles, aviation activity, martial law.

DOI: 10.33663/2524-017X-2024-15-399-404