



Наукові перспективи  
Видавнича група



ISSN (print) 2708-7530  
DOI: 10.52058/2708-7530-2025-7(61)

# НАУКОВІ ПЕРСПЕКТИВИ

СЕРІЯ: "ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ", СЕРІЯ: "ПРАВО",  
СЕРІЯ: "ЕКОНОМІКА", СЕРІЯ: "ПЕДАГОГІКА",  
СЕРІЯ: "ПСИХОЛОГІЯ", СЕРІЯ: "МЕДИЦИНА"

Миру нашій Україні



Випуск 7(61)  
2025

*Всеукраїнська Асамблея докторів наук з державного управління*

*Асоціація науковців України*

*у рамках роботи Видавничої групи «Наукові перспективи»*

## *Наукові перспективи*

*(Серія «Державне управління», Серія «Право», Серія «Економіка»,  
Серія «Медицина», Серія «Педагогіка», Серія «Психологія» )*

*Випуск № 7(61) 2025*

*Київ – 2025*

**Наукові перспективи: журнал. 2025. № 7(61) 2025. С.1513**



*Згідно наказу Міністерства освіти і науки України від 24.09.2020 р. № 1188 журналу присвоєно категорію "Б" із галузей науки: державне управління, право та економіка*

*Згідно наказу Міністерства освіти і науки України від 27.09.2021 № 1017 журналу присвоєно категорію "Б" із психології*

*Рекомендовано до друку Президією Всеукраїнської Асамблеї докторів наук з державного управління (Рішення від 28.07.2025, № 11/7-25)*

Свідоцтво про державну реєстрацію друкованого засобу масової інформації  
Серія КВ № 24436-14376Р від 09.06.2020 р.

Журнал видається за підтримки Міжнародного економічного інституту (Есеніце, Чехія) та  
КНП "Клінічна лікарня №15 Подільського району м.Києва"

*Журнал заснований з метою розвитку вітчизняного наукового потенціалу та реалізації кращих традицій науки в Україні та за кордоном. Журнал висвітлює історію, теорію, механізми формування та функціонування, а, також, інноваційні питання розвитку державного управління, права, економіки, психології, педагогіки та медицини. Видання розраховано на дослідників, викладачів вищих навчальних закладів, аспірантів, магістрів, фахівців-практиків.*



*Наукове видання включено до міжнародної наукометричної бази Index Copernicus (IC), міжнародної пошукової системи*

*Google Scholar та до міжнародної наукометричної бази даних Research Bible.*

**Головний редактор:**



**Жукова Ірина Віталіївна** — кандидат наук з державного управління, доцент, директор Видавничої групи «Наукові перспективи», директор Всеукраїнської асамблеї докторів наук з державного управління, Лауреат премії Президента України для молодих вчених, Лауреат премії Верховної Ради України молодим ученим, Лауреат премії імені Івана Франка у галузі інформаційної діяльності, Лауреат Всеукраїнської премії «Інновація в освіті — 2018», м. Київ, Україна

**Заступники Головного редактора:**

**Янчук Артем Олександрович** — доктор юридичних наук, професор, Заслужений юрист України, Заступник керівника Апарата Верховної Ради України (Київ, Україна);

**Непомнящий Олександр Михайлович** — доктор наук з державного управління, кандидат економічних наук, професор, Дійсний член Академії будівництва України, професор кафедри архітектури і просторового планування Національного авіаційного університету (Київ, Україна). Заслужений будівельник України, Почесний працівник будівництва та архітектури, державний службовець 3 рангу (Київ, Україна);

**Дацій Олександр Іванович** — доктор економічних наук, професор, Заслужений працівник освіти України, завідувач кафедри фінансів, банківської та страхової справи Міжрегіональної академії управління персоналом (Київ, Україна);



**Халін С.В.** 721  
*ВПЛИВ ТЕХНІКО-ТЕХНОЛОГІЧНОЇ ОСНАЩЕНОСТІ НА ЕФЕКТИВНІСТЬ ДІЯЛЬНОСТІ СУЧАСНИХ АГРАРНИХ ПІДПРИЄМСТВ: НАУКОВИЙ ОГЛЯД ТА СТРАТЕГІЧНИЙ АНАЛІЗ*

**Чичуліна К.В.** 741  
*РИНОК ЕНЕРГОЕФЕКТИВНОСТІ УКРАЇНИ НА ПРИКЛАДІ ТОВ «ЕСКО-ЛТАВА»*

**Чуб О.А.** 753  
*ІНТЕГРАЦІЯ МЕХАНІЗМІВ УПРАВЛІННЯ ЕФЕКТИВНІСТЮ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ В МЕНЕДЖМЕНТ ПІДПРИЄМСТВ МОЛОЧНОГО НАПРЯМУ*

**Шевченко С.Б.** 772  
*ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТНОЇ СТРАТЕГІЇ ПІДПРИЄМСТВА НА РИНКУ ЛАЗЕРНОГО ОБЛАДНАННЯ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙНИ ТА ТЕХНОЛОГІЧНОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ*

### **СЕРІЯ «Право»**

**Алексєєнко І.Г., Патерило І.В.** 786  
*ГАРАНТІЇ ЗАКОННОСТІ НАДАННЯ ПУБЛІЧНИХ ПОСЛУГ В НОТАРІАТІ*

**Артем'єв Є.О.** 794  
*АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ СПОРТИВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА НАПРЯМИ РЕФОРМУВАННЯ*

**Волинець В.В.** 803  
*ПОДАТКОВА ОПТИМІЗАЦІЯ ЧИ УХИЛЕННЯ ВІД СПЛАТИ ПОДАТКІВ: ДО ПИТАННЯ ПРО ПІДСТАВИ ЮРИДИЧНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ*

**Герасименко Л.В., Скапоушенко О.Д.** 816  
*МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЦИФРОВИХ ФІНАНСОВИХ АКТИВІВ В КОНТЕКСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ*

**Добрянська Н.** 828  
*СИСТЕМАТИЗАЦІЯ ВИДІВ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ ЗЕМЕЛЬНИХ ВІДНОСИН*

**Кавчак О.Р., Гаврилюк І.Д.** 838  
*ЮРИДИЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ДОМАШНЄ НАСИЛЬСТВО*

**Кірін Р.С., Петренко В.О., Пашенко О.А.** 848  
*МІЖНАРОДНІ AI-СТАНДАРТИ: ПЕРСПЕКТИВИ ДЛЯ УКРАЇНИ*



<b>Коваль В.М.</b> <i>ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД ЗАПОБІГАННЯ ПОРУШЕННЯМ ПОРЯДКУ ПЕРЕТИНАННЯ ДЕРЖАВНОГО КОРДОНУ ЗАХОДАМИ КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВОГО ВПЛИВУ</i>	870
<b>Ковтун О.І.</b> <i>ПОКАРАННЯ У САНКЦІЯХ ЗА ЗЛОЧИНИ, СКЛАДИ ЯКИХ ПЕРЕДБАЧЕНІ У ДИСПОЗИЦІЯХ СТ. 180 КК УКРАЇНИ ЯК ВІДОБРАЖЕННЯ СТУПЕНЯ СУСПІЛЬНОЇ НЕБЕЗПЕКИ</i>	883
<b>Козубська А.В.</b> <i>ОКРЕМІ АСПЕКТИ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА ПЛАНУВАННЯ РОЗСЛІДУВАННЯ ЗАЛИШЕННЯ В НЕБЕЗПЕЦІ МАЛОЛІТНЬОЇ ОСОБИ</i>	894
<b>Микулець В.Ю.</b> <i>РЕАЛІЗАЦІЯ НОРМ ЗЕМЕЛЬНОГО ПРАВА У ДІЯЛЬНОСТІ ОРГАНІВ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ: СТАН І ПРОБЛЕМИ</i>	906
<b>Педосенко А.І.</b> <i>РОЛЬ ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ В ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНОМУ ПРОЦЕСІ УКРАЇНИ</i>	917
<b>Похиленко І.С., Акімов М.О.</b> <i>ПРАВОВІ АСПЕКТИ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТЕХНОЛОГІЙ ПОДВІЙНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ У ТРАНСПОРТІ</i>	926
<b>Рогозіннікова К.С.</b> <i>РОЛЬ СУДОВОГО КОНТРОЛЮ В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ПРИНЦИПУ ЗМАГАЛЬНОСТІ НА СТАДІЇ ДОСУДОВОГО РОЗСЛІДУВАННЯ</i>	941
<b>Романюк В.А., Кірик А.Ю.</b> <i>ЗАХИСТ ПРАВ СПОЖИВАЧІВ В ЕЛЕКТРОННІЙ КОМЕРЦІЇ: ПОРІВНЯННЯ ЗАКОНОДАВСТВА ЄС, США ТА УКРАЇНИ</i>	955
<b>Семиренко П.Я.</b> <i>ПОНЯТТЯ ТА ПРАВОВА ПРИРОДА ПРАВА ЗАБУДОВИ ЗЕМЕЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ (СУПЕРФІЦІЮ)</i>	971
<b>Удовиченко С.В.</b> <i>ПОВНОВАЖЕННЯ ОРГАНІВ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ У СФЕРІ РЕГУЛЮВАННЯ ЗЕМЕЛЬНИХ ВІДНОСИН: ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ</i>	978
<b>Хмелевська Н.В.</b> <i>МІЖНАРОДНІ СТАНДАРТИ ПРАВ ДИТИНИ ЯК ОСНОВА ТРАНСФОРМАЦІЇ ЮВЕНАЛЬНОЇ ЮСТИЦІЇ УКРАЇНИ</i>	992



УДК 346

[https://doi.org/10.52058/2708-7530-2025-7\(61\)-926-940](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2025-7(61)-926-940)

**Похиленко Ірина Сергіївна** кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри права і публічного управління, Київський національний університет будівництва і архітектури, м. Київ, <https://orcid.org/0000-0001-5409-7408>

**Акімов Михайло Олександрович** кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри кримінального права, Національна академія внутрішніх справ, м. Київ, <https://orcid.org/0000-0001-7715-0259>

## ПРАВОВІ АСПЕКТИ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТЕХНОЛОГІЙ ПОДВІЙНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ У ТРАНСПОРТІ

**Анотація.** У статті досліджено правові аспекти експлуатації технологій подвійного призначення у транспортному секторі України.

На основі аналізу міжнародно-правових актів (Конвенція ООН з морського права, SOLAS, MARPOL, SAR, Чиказька конвенція, регламенти ІКАО, Регламент ЄС 2021/821) та національного законодавства (Повітряний і Морський кодекси України, Закон «Про державний контроль за міжнародними передачами товарів військового призначення та подвійного використання») виявлено системні прогалини, що ускладнюють правомірне та ефективне використання таких технологій.

Окреслено окрему проблему — невизначеність правового статусу екранопланів (WIG-craft) та безпілотних морських апаратів, що мають гібридні характеристики (літак/судно, автономний/дистанційно керований об'єкт), що обумовлює необхідність відповідного унормування.

Наголошується, що в Україні на даний час відсутнє повноцінне нормативне регулювання реєстрації, сертифікації, допуску до експлуатації, страхування та відповідальності за шкоду, пов'язану з використанням транспортних технологій подвійного призначення. Розглянуто кейси впровадження інновацій (наприклад, програма Liberty Lifter від DARPA, британський надводний дрон MARS) як приклади міжнародного досвіду в цій сфері.

Наукова новизна полягає в комплексному підході до правового аналізу функціонування технологій подвійного призначення у сфері транспорту як в оборонному, так і в господарському контексті. Запропоновано напрями реформування: розробка спеціалізованого законодавства, гармонізація з європейськими стандартами, створення уніфікованих механізмів контролю та реєстрації, впровадження режимів відповідальності і страхування. Отримані результати



можуть бути використані для вдосконалення транспортного, господарського та безпекового законодавства, а також у межах стратегічного планування відновлення транспортної інфраструктури України.

**Ключові слова:** господарська діяльність, транспортне право, транспортна діяльність, транспортне законодавство, воєнний стан, післявоєнне відновлення, авіаційний транспорт, авіаційна діяльність, морський транспорт, торговельне мореплавство, законодавче регулювання, безпека перевезень.

**Akimov Mykhailo Oleksandrovysh** Candidate of Legal Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Criminal Law Department, National Academy of Internal Affairs, Kyiv, <https://orcid.org/0000-0001-7715-0259>

**Pokhylenko Iryna Serhiyivna** Candidate of Legal Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Law and Public Administration, Kyiv National University of Construction and Architecture, Kyiv, <https://orcid.org/0000-0001-5409-7408>

## LEGAL ASPECTS OF THE EXPLOITATION OF DUAL-USE TECHNOLOGIES IN TRANSPORT

**Abstract.** This article explores the legal aspects of the operation of dual-use technologies in Ukraine's transport sector. Based on the analysis of international legal instruments (the UN Convention on the Law of the Sea, SOLAS, MARPOL, SAR, the Chicago Convention, ICAO regulations, and EU Regulation 2021/821) and national legislation (the Air and Maritime Codes of Ukraine, and the Law of Ukraine «On State Control of International Transfers of Military and Dual-Use Goods»), the study identifies systemic gaps that hinder the lawful and effective use of such technologies.

A separate issue addressed is the legal uncertainty surrounding the status of wing-in-ground (WIG) craft and unmanned surface vehicles (USVs), which possess hybrid characteristics (aircraft/ship, autonomous/remotely controlled). This necessitates appropriate legal regulation.

The article emphasizes that, as of current time, Ukraine lacks comprehensive regulatory frameworks for the registration, certification, authorization for use, insurance and liability concerning dual-use transport technologies. Examples of innovation implementation (e.g., DARPA's Liberty Lifter program, the British MARS surface drone) are examined as cases of international experience in this field.

The novelty of the research lies in its integrated approach to legal analysis of dual-use technologies in both defense and commercial contexts within the transport sector. The article proposes reform directions, including the development of specialized legislation, harmonization with European standards, the establishment of



unified control and registration mechanisms, and the introduction of liability and insurance frameworks. The findings may be useful for improving transport, commercial, and security legislation and for strategic planning of Ukraine's post-war transport infrastructure reconstruction.

**Keywords:** economic activity, transport law, transport activity, transport legislation, martial law, post-war recovery, air transport, aviation activity, maritime transport, commercial shipping, legislative regulation, transport safety.

**Постановка проблеми.** Повномасштабне вторгнення Російської Федерації в Україну в 2022 році кардинально змінило функціонування транспортної системи держави та актуалізувало потребу у широкомасштабному використанні транспортних засобів і технологій подвійного призначення – тобто таких, що можуть одночасно виконувати як цивільні, так і військові функції. Це не лише ускладнило правову ситуацію в галузі транспорту, а й загострило питання безпеки, правового статусу та правомірного використання відповідних об'єктів. З одного боку, для забезпечення обороноздатності держави Україна потребує великої кількості повітряних (літаків, гелікоптерів, дронів та ін.), морських (суден, катерів), наземних (автомобілів, залізничного рухомого складу) засобів, а також засобів зв'язку, навігації, управління та новітніх технологій, зокрема штучного інтелекту, автоматизованих систем управління, спеціалізованого програмного забезпечення. З іншого боку, ці ж ресурси необхідні для функціонування та поступового відновлення зруйнованої цивільної транспортної інфраструктури, забезпечення гуманітарних перевезень, логістики, евакуації населення та постачання товарів першої необхідності.

Утім, використання технологій подвійного призначення відбувається в умовах дії міжнародних зобов'язань, що обмежують обіг і передачу таких товарів. Йдеться насамперед про міжнародні норми авіаційної та морської безпеки, конвенції з торговельного мореплавства, експортний контроль, а також санкційні режими, до яких приєдналася Україна. Внаслідок цього виникає істотна суперечливість: національні інтереси, зокрема безпекові й оборонні, вимагають гнучкого, спрощеного підходу до використання та закупівлі технологій подвійного призначення, тоді як міжнародні норми диктують жорсткі вимоги щодо їх обігу, сертифікації, ліцензування, транспортування й експлуатації.

Особливо складною є ситуація в умовах воєнного стану, коли юридичні норми мирного часу можуть бути тимчасово призупинені або модифіковані, однак чітких законодавчих механізмів для цього часто не вистачає. Додатково ускладнює проблему післявоєнна реконструкція транспортного сектору: поряд із потребою залучення іноземних інвестицій, міжнародної технічної допомоги та стратегічного партнерства наявні нерозв'язані правові колізії щодо викорис-



тання технологій подвійного призначення ставатимуть на заваді співпраці або навіть суперечитимуть міжнародно-правовим зобов'язанням України. Внаслідок правової неврегульованості в цій сфері виникає ризик поглиблення адміністративних бар'єрів, правової відповідальності суб'єктів господарювання, порушення режимів контролю за товарами подвійного використання, що, у свою чергу, може негативно позначитися на безпеці транспортної інфраструктури, ефективності оборонної логістики та темпах економічного відновлення країни.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Методологічною основою дослідження стали праці М. Антонова, І. Величка, О. Вінник, С. Ганіна, І. Даценка, М. Догерті, Ю. Зіатдінова, О. Карпенка, Ю. Коцуренка, В. Мамутова, В. Мілаш, Л. Ніколенко, О. Подцерковного, В. Резнікової, В. Устименка, В.Щербини та ін.

Проблемі технологій подвійного призначення у транспорті приділено недостатньо уваги в науковій літературі. Наявні публікації присвячені переважно загальним засадам функціонування транспортної системи. Так, значний внесок у теоретичне осмислення правової природи транспортної системи зробила О. Клепікова, яка комплексно дослідила правову природу транспортної діяльності з позицій господарського права [1]. Авторка проаналізувала галузеву структуру транспортної системи, правовий статус її суб'єктів, внутрішньо-системні господарські зв'язки та особливості дозвільних процедур, питання державного регулювання, інституційної побудови транспортної політики та кодифікації транспортного законодавства. Незважаючи на час, що минув, ці підходи залишаються методологічно важливими для аналізу трансформацій транспортної системи в умовах воєнного стану.

Актуалізацію проблематики правового режиму транспортної діяльності в нових соціально-економічних умовах здійснено у монографії Е. Деркач [2]. У праці обґрунтовано напрями вдосконалення господарсько-правового регулювання (з урахуванням необхідності активізації публічно-приватного партнерства), оптимізації державного і договірної регулювання, а також зміцнення правових позицій суб'єктів транспортної діяльності. Авторка визначає концептуальні підходи до розвитку законодавства у сфері транспорту, що є надзвичайно актуальним в умовах війни та післявоєнного відновлення.

І. Киричевський [3] наголошує, що *повномасштабне вторгнення РФ поставило перед Україною необхідність, у тому числі, змінити формат регулювання обороту технологій подвійного призначення (dual-use technologies). Але це відбулось поки що лише частково. Зокрема, Кабінет Міністрів України своєю постановою від 09 грудня 2022 року № 1378 хоч і вивів деякі статті товарів і технологій поза межі державного експортного контролю, але водночас найбільш чутливі позиції в списку необхідного імпорту й далі лишаються в межах бюрократизованого регулювання.*



У монографії Ю. Харазішвілі, Д. Бугайка та В. Ляшенка [4] розкрито складний комплекс завдань стратегічного управління безпекою в авіаційному секторі, включно з ідентифікацією загроз, оцінкою рівнів безпеки та формуванням організаційно-економічного механізму розвитку галузі. Автори досліджують взаємозв'язок безпеки, інституційного забезпечення та стійкості транспортної системи, враховуючи як національний, так і міжнародний рівні регулювання. Особливо цінним у контексті використання технологій подвійного призначення є запропонований ними підхід до управління авіаційними ризиками з використанням концепції національного управління ризиками, а також метод дисбалансів для визначення важливості конкретних загроз. Розроблена структура індикаторів та методика оцінювання рівня сталого розвитку авіаційного транспорту надають аналітичну основу для врахування подвійних викликів – як цивільних, так і військових. Хоча в монографії не акцентовано увагу безпосередньо на технологіях подвійного призначення, зроблені висновки щодо управління ризиками, стратегії безпеки, а також впровадження інституційних заходів у кризових умовах створюють підґрунтя для подальшого дослідження правових аспектів експлуатації таких технологій. Особливо важливою є ідея стратегічного форсайту – «майбутнє визначається траєкторією в майбутнє», що в умовах післявоєнного відновлення транспортної інфраструктури може бути використана як концептуальна основа для формування правових рішень у сфері інтеграції цивільного й оборонного використання інноваційних транспортних технологій.

Важливим підґрунтям для дослідження проблематики подвійного використання транспортних засобів у сфері торговельного мореплавства є наукова праця Т. Аверочкіної та Т. Плачкової [5], присвячена генезі міжнародно-правового регулювання безпеки мореплавства. Авторки пропонують структуровану класифікацію міжнародних угод у сфері безпеки на чотири ключові групи: (1) угоди щодо проектування, конструкції та обладнання суден; (2) документи, що регулюють експлуатацію суден; (3) акти, які регламентують організацію пошуку і рятування на морі; (4) нормативи, пов'язані з розслідуванням морських аварій та інспектуванням у портах. Особливо цінним для розуміння правового статусу технологій подвійного призначення є наголошення авторок на міжнародному характері використання Світового океану та, як наслідок, необхідності міжнародно-правового підходу до регулювання морської безпеки. Вони зазначають, що на сьогодні міжнародна практика вже акумулювала значну кількість угод, що регламентують ключові питання безпеки судноплавства. Це створює певну модель, у межах якої може відбуватися інтеграція новітніх або нестандартних технологій, зокрема засобів подвійного призначення, до національного і міжнародного правового простору.

У контексті тематики цієї статті актуальними є положення, що стосуються інспектування в портах та розслідування аварій морських суден. Використання



морських засобів з потенціалом військового застосування (наприклад, автономних/дистанційно керованих кораблів або гібридних суден із функціями подвійного призначення) потребує особливої правової процедури щодо перевірки, допуску до портів та встановлення відповідності міжнародним нормам. У цьому сенсі систематизація міжнародних актів, здійснена у згаданій публікації, може бути основою для адаптації нормативних процедур, пов'язаних із подвійним використанням суден (насамперед у зонах підвищеного ризику, в умовах воєнного стану чи післявоєнного відновлення).

Зазначена тематика раніше частково досліджувалась і авторами цієї роботи – М. Акімовим та І. Похиленко [6] – проте, враховуючи постійний розвиток та суттєвий вплив російсько-української війни, що триває, виникає необхідність подальшого аналізу ключових етапів розвитку, оцінки новітніх тенденцій та прогнозування майбутніх напрямів застосування.

**Метою дослідження** є комплексний аналіз правового регулювання транспортних технологій подвійного призначення в Україні після 2022 року, визначення нормативних прогалини та надання рекомендацій щодо вдосконалення правил їх використання в авіаційній діяльності та торговельного мореплавства в умовах воєнного часу й післявоєнної реконструкції.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Передусім слід окреслити загальні підходи до правового забезпечення безпеки транспорту в міжнародному контексті. Глобальний характер транспортних перевезень, зокрема у сферах морського і повітряного транспорту, обумовлює необхідність розробки та застосування уніфікованих міжнародних стандартів, що регулюють питання безпеки, експлуатації, рятування та відповідальності за аварійні події.

Серед ключових міжнародно-правових актів у сфері морського транспорту насамперед слід згадати Конвенцію Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року (UNCLOS), що закріплює правові режими використання морських просторів, включно з визначенням повноважень держав у територіальних водах, виключних економічних зонах та відкритому морі. Окрім того, безпекові аспекти регламентуються низкою спеціалізованих міжнародних конвенцій, серед яких варто виділити Міжнародну конвенцію з охорони людського життя на морі (SOLAS), Міжнародну конвенцію з пошуку і рятування на морі 1979 року (SAR), Міжнародну конвенцію про запобігання забрудненню з суден 1973 року (MARPOL) та Міжнародного кодексу з управління безпекою (ISM Code). Ці документи охоплюють широкий спектр питань – від проектування та обладнання суден до стандартів для екіпажу, умов перевезення вантажів, протоколів у разі надзвичайних ситуацій і екологічних інцидентів.

Окрема увага в сучасних умовах приділяється функціонуванню системи пошуку і рятування, яка покликана гарантувати захист людського життя в



акваторіях, охоплених відповідальністю тієї чи іншої держави. При цьому правове регулювання передбачає не лише технічні вимоги, але й встановлення процедур взаємодії між державами, координації дій на регіональному рівні та дотримання принципів гуманітарного права. Так, держави мають обов'язок створювати координаційні центри пошуку і рятування, а також приймати судна, що беруть участь у рятувальних операціях, незалежно від їхнього прапора або характеру перевезення.

У сфері повітряного транспорту ключовим міжнародним актом виступає Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, прийнята у 1944 році в місті Чикаго (так звана Чиказька конвенція). Цей документ став основою для створення Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), яка, у свою чергу, розробляє стандарти і рекомендації щодо безпеки польотів, сертифікації повітряних суден і екіпажів, управління повітряним рухом, а також авіаційної безпеки в умовах загроз терористичних актів та воєнних конфліктів. ІКАО активно взаємодіє з державами-членами з метою впровадження єдиних підходів до управління ризиками у повітряному просторі.

Україна, як учасниця вказаних міжнародних режимів, адаптувала положення основних конвенцій у своє національне законодавство. Зокрема, Повітряний кодекс України містить низку положень, що відповідають стандартам ІКАО щодо експлуатації цивільної авіації, а Кодекс торговельного мореплавства України ґрунтується на положеннях міжнародного морського права. Однак практика застосування цих норм суттєво змінюється в умовах збройного конфлікту та введення воєнного стану.

З початком повномасштабного вторгнення Російської Федерації 24 лютого 2022 року Україна офіційно закрила свій повітряний простір для усіх цивільних польотів. У повідомленні Державного підприємства обслуговування повітряного руху України зазначено, що у зв'язку з військовим вторгненням РФ, згідно з вимогами Повітряного кодексу України та Положення про використання повітряного простору України органами ОЦВС та Державіаслужбою України вжито заходів щодо закриття повітряного простору України для цивільних користувачів повітряного простору [7]. Водночас у сфері транспортного забезпечення оборонного сектору були запроваджені спеціальні механізми, зокрема щодо прискореного оформлення дозвільних документів на імпорт продукції військового призначення та подвійного використання, а також спрощення логістичних процедур для транспорту, що виконує критичні функції у прикордонних і прифронтових регіонах.

Таким чином, сучасна безпека транспорту, особливо у кризових умовах, поєднує у собі імперативи міжнародного права, гнучкість національного регулювання та необхідність забезпечення оперативної взаємодії між цивільним і оборонним секторами. Зростання значення технологій подвійного призначення,



таких як безпілотні повітряні апарати, автономні морські платформи або спеціалізоване навігаційне обладнання, потребує не лише технічної сертифікації, а й правового супроводу, здатного врахувати виклики часу.

Правове регулювання експлуатації технологій подвійного призначення в Україні базується на положеннях Закону України від 20 лютого 2003 року «Про державний контроль за міжнародними передачами товарів військового призначення та товарів подвійного використання». Цей Закон регулює діяльність, пов'язану з державним контролем за міжнародними передачами товарів військового призначення та подвійного використання, з метою забезпечення захисту національних інтересів України, дотримання нею міжнародних зобов'язань щодо нерозповсюдження зброї масового знищення, засобів її доставки, обмеження передач звичайних видів озброєння, а також здійснення заходів щодо недопущення використання зазначених товарів у терористичних та інших протиправних цілях.

Відповідно до положень статті 4 вище зазначеного Закону, принципи державної політики в галузі державного експортного контролю є обов'язковістю виконання міжнародних зобов'язань України щодо нерозповсюдження зброї масового знищення, засобів її доставки та встановлення державного контролю за здійсненням міжнародних передач товарів військового призначення і подвійного використання, а також забезпечення здійснення заходів щодо недопущення використання зазначених товарів у терористичних та інших протиправних цілях.

Законодавство у цій сфері ґрунтується на міжнародних режимах контролю, зокрема положеннях **Вассенаарської домовленості щодо контролю за експортом звичайних озброєнь, товарів та технологій подвійного використання** (Wassenaar Arrangement), яка визначає переліки чутливих технологій, товарів військового призначення та товарів подвійного використання. Однак реалії повномасштабної війни, що її Російська Федерація веде проти України, суттєво змінили підходи до практичного застосування законодавства у сфері експортного контролю.

У зв'язку із запровадженням воєнного стану в Україні було прийнято низку нормативно-правових актів, що тимчасово послаблюють окремі регуляторні обмеження. Зокрема, відповідно до роз'яснень Державної служби експортного контролю, у період дії воєнного стану не підлягають забороні на ввезення спеціальні засоби індивідуального захисту, зокрема каски та бронежилети, навіть якщо вони виготовлені за військовими стандартами. Такі засоби дозволено імпортувати без попереднього отримання ліцензії або дозволу, якщо вони призначені для Збройних Сил України або правоохоронних органів [8].

Подальшим кроком дерегуляції стала постанова Кабінету Міністрів України від 04 березня 2022 року № 189, що надала державним і приватним підприємствам право імпортувати всі категорії товарів військового призначення



(ML1–ML22 згідно з Вассенаарським списком) без необхідності проходження стандартної процедури експортного контролю. Ці зміни були запроваджені з метою оперативного забезпечення обороноздатності держави, усунення бюрократичних перепон і пришвидшення логістичних процесів у постачанні спорядження, техніки та комплектуючих для ЗСУ.

Однак, незважаючи на запроваджені послаблення, частина особливо чутливих позицій у сфері передач товарів подвійного використання залишається зарегульованою та надто забюрократизованою. Наприклад, досі потребує окремого погодження передача високоточних систем зв'язку, складних безпілотних платформ або специфічного програмного забезпечення, що може мати військове застосування. Це свідчить про певну незавершеність реформування сфери експортного контролю в умовах війни, зокрема у сегменті взаємодії між державними органами, приватними постачальниками та кінцевими користувачами.

На окрему увагу заслуговує необхідність гармонізації українського законодавства з нормами Європейського Союзу у сфері контролю за товарами подвійного використання. Йдеться насамперед про Регламент (ЄС) 2021/821 Європейського Парламенту та Ради від 20 травня 2021 року про встановлення режиму Союзу для контролю за експортом, брокерською діяльністю, технічною допомогою, транзитом та передачею товарів подвійного використання, що регулює експортний контроль за товарами та технологіями подвійного використання, а також містить оновлені положення щодо контролю кінцевого використання, моніторингу технологій кіберспостереження і співпраці між національними компетентними органами країн-членів ЄС. Наразі українське законодавство не у повній мірі відповідає положенням цього Регламенту, що обмежує потенціал інтеграції України до єдиного європейського простору у сфері безпеки та торгівлі стратегічно важливими товарами.

Крім того, невизначеність правового статусу окремих технологій, зокрема таких інноваційних засобів, як автономні навігаційні системи, програмне забезпечення для військової логістики, безпілотні морські платформи, створює загрозу виникнення колізій у процесі оформлення експортно-імпортних операцій. У поєднанні з чинниками форс-мажору, постійною трансформацією законодавчої бази в умовах воєнного стану та відсутністю актуалізованого переліку зазначених технологій, це значно ускладнює діяльність суб'єктів господарювання, що працюють у прикордонних, прифронтових або звільнених регіонах.

Таким чином, забезпечення балансу між національними інтересами безпеки та ефективним здійсненням господарської діяльності в умовах воєнного стану вимагає оперативного оновлення національного законодавства з урахуванням не лише внутрішньої ситуації, а й міжнародних стандартів. Впровад-



ження комплексної реформи у сфері контролю за технологіями подвійного призначення, гармонізація нормативної бази з EU *acquis*, а також створення прозорого механізму контролю кінцевого використання стали б не лише інструментами підвищення обороноздатності, а й потужними чинниками стабілізації транскордонної логістики, інвестиційної привабливості та економічної реконструкції держави.

Інноваційні транспортні засоби, зокрема екраноплани та автономні морські платформи, постають як особливо складна сфера правового регулювання через їх гібридну природу. Вони не лише поєднують ознаки повітряного та морського транспорту, а й мають потенціал для цивільного й військового застосування, що класифікує їх як технології подвійного призначення. Це вимагає комплексного перегляду чинної нормативно-правової бази та впровадження нових спеціалізованих режимів.

Екраноплан – це мультимодальний літальний апарат, що у своєму основному експлуатаційному режимі здійснює політ, використовуючи ефект екрану над водою або іншою поверхнею, без постійного контакту з такою поверхнею та підтримується в повітрі, головним чином, за рахунок аеродинамічної підйомної сили, що створюється крилом (крилами), корпусом або їх частинами, призначеними для використання ефекту землі [9].

У 2018 році Міжнародна морська організація (ІМО) ухвалила Керівництво MSC.1/Circ.1592, що містить рекомендації щодо класифікації, конструкції та експлуатації екранопланів. Відповідно до керівництва, екраноплани поділяються на три типи:

- **Тип А** – апарати, що можуть функціонувати лише в зоні ефекту екрану (WIG) без здатності піднятися вище;
- **Тип В** – здатні тимчасово підійматися до 150 м у разі надзвичайної ситуації або для подолання перешкод;
- **Тип С** – можуть обмежено діяти на висоті понад 150 м, у тому числі в надзвичайних умовах.

ІМО також погодилася з ІКАО, що екраноплани, здатні до тривалого польоту вище межі ефекту екрану, мають підпадати під юрисдикцію повітряного права. Натомість WIG-засоби з обмеженою здатністю до «польоту» регулюються як морські судна, зокрема нормами Конвенції COLREG (1972) про запобігання зіткненням суден.

В Україні екраноплани наразі класифіковано як малі судна типу WIG, відповідно до Регістру судноплавства [10], однак жодних норм спеціального законодавства не передбачено. Це призводить до нормативної прогалини щодо:

- сертифікації і реєстрації;
- визначення органу державного контролю;
- застосування норм щодо безпеки, страхування, відповідальності.



У світі екраноплани досі не отримали широкого розповсюдження, хоча мають значний потенціал у сфері швидкої доставки вантажів, евакуації людей, проведення десантних та розвідувально-ударних операцій. Так, Агентство передових оборонних дослідницьких проєктів США (DARPA) реалізує програму **Liberty Lifter**, що передбачає створення гібридного транспортного засобу – поєднання літака й морського судна [11]. Очікується, що цей апарат зможе:

- транспортувати великі вантажі на значні відстані;
- здійснювати зліт/посадку на воду в умовах неспокійного моря;
- виконувати політ як на рівні ефекту екрану, так і на середніх висотах (до 10 000 футів).

Конструкція Liberty Lifter передбачає низьковартісне виготовлення та довготривале автономне функціонування в морі. Він здатен стати альтернативою для традиційних літаків і морських суден в умовах, де злітно-посадкові смуги вразливі для ударів, а порти недоступні. За оцінками DARPA, такі системи можуть радикально змінити логістику в Азійсько-Тихоокеанському регіоні, особливо у разі конфлікту з Китаєм.

Комерційний інтерес до екранопланів також зростає. Естонська компанія **Sea Wolf Express** [12] ще з 2015 року працює над запуском пасажирських перевезень між Таллінном і Гельсінкі за допомогою екранопланів. Планується експлуатація 12-місних апаратів, вартістю €1 млн. кожен, з часом у дорозі до 30 хвилин. Утім, реалізація проєкту уповільнюється через потребу в доопрацюванні безпеки та зручності перевезень і через виклики погодних умов (особливо хвиль понад 4 м).

Крім екранопланів, дедалі більшого поширення набувають безпілотні морські платформи (Unmanned Surface Vehicles, USVs), що наразі активно впроваджуються як у військовому, так і в цивільному секторі. Такі апарати, оснащені штучним інтелектом, системами навігації, сенсорною обробкою даних і автономного ухвалення рішень, виконують розвідувальні, логістичні, ударні та патрульні функції у надводному або підводному середовищі. Вони формують нову парадигму морських операцій – мультидоменну та безекіпажну, що змінює не лише військово-морську тактику, а й підходи до безпеки морського транспорту в цілому.

Яскравим прикладом таких технологій є британський автономний морський дрон MARS компанії SubSea Craft [13]. Цей надводний дрон призначений для проведення розвідувальних місій і доставки бойового навантаження. Він обладнаний цифровою системою управління з відкритою архітектурою, що забезпечує гнучкість у налаштуванні, зокрема інтеграцію з широким спектром озброєння і сенсорних систем. Особливо цінною є можливість взаємодії з повітряними платформами, зокрема американським дроном ALTIUS-600, що дозволяє виконувати ударні місії у тандемі «повітря-море» без участі людини.



Така здатність до комплексної координації між платформами різних доменів (повітряного та надводного/підводного) значно розширює бойові можливості та оперативну гнучкість систем.

Цей технологічний прорив не є унікальним. Подібні системи активно розробляються і в інших державах. Наприклад, Франція нещодавно завершила успішне випробування власного бойового надводного дрона, а Китай презентував автономне дослідницьке судно «Blue Whale», здатне здійснювати безперервну підводну діяльність до 30 діб. Це свідчить про глобальний перехід військово-морських сил до безкіпажних стратегій, що вимагають оновлення як технічних стандартів, так і правових підходів.

На цьому тлі в Україні залишається відсутнім спеціальний правовий режим для експлуатації безпілотних морських платформ. Незважаючи на їх фактичне застосування в оборонних цілях, законодавство не визначає:

- порядок допуску до експлуатації таких апаратів, включно з процедурою реєстрації, сертифікації та ліцензування;
- відповідальність за шкоду, заподіяну внаслідок помилки в алгоритмах штучного інтелекту, зіткнення з цивільними суднами або порушення екологічних стандартів;
- порядок страхування, визнання форс-мажору у разі автономного виходу з ладу, а також компенсації втрат, зокрема у разі знищення в бою або технічної несправності.

Крім того, не врегульовано режим обігу таких систем у цивільному секторі. Потенційно вони можуть бути використані для охорони морських об'єктів інфраструктури (портів, терміналів, бурових платформ), доставки вантажів у важкодоступні райони або екологічного моніторингу. Проте юридична невизначеність унеможливорює легалізацію таких застосувань у межах господарської діяльності.

Питання ускладнюється в умовах воєнного стану, коли безпілотні морські засоби можуть одночасно перебувати під контролем ЗСУ, сил спеціальних операцій, приватних розробників та міжнародних партнерів. Це створює конфлікт юрисдикцій, зокрема при перетині морських кордонів, а також ризики для транскордонного регулювання, включно з експортним контролем, захистом прав інтелектуальної власності та дотриманням міжнародних морських конвенцій.

Таким чином, зростаюча роль безпілотних морських платформ вимагає від України:

- впровадження уніфікованого правового режиму з урахуванням стандартів ІМО, ІКАО, Wassenaar Arrangement;
- створення національного реєстру безпілотних морських платформ;
- визначення правового статусу штучного інтелекту, що використовується в автономному управлінні;



- розробки стандартів технічного обслуговування, утилізації, сертифікації та прозорого механізму страхування.

Без вирішення цих питань буде доволі складно як інтегрувати технології подвійного призначення у господарську діяльність, так і забезпечити міжнародну співпрацю у сфері безпеки та оборони.

**Висновки.** Російсько-українська війна, що триває з 2022 року, радикально трансформувала підходи до функціонування транспортної системи України, актуалізувавши потребу у масовому та правомірному використанні технологій подвійного призначення. В умовах воєнного стану особливого значення набуває правове регулювання транспортних засобів і систем, які можуть виконувати як цивільні, так і військові функції – від дронів і екранопланів до автономних морських платформ і спеціалізованого програмного забезпечення. Водночас правова система держави виявилася частково неготовою до таких викликів.

Дослідження засвідчило, що вітчизняне законодавство потребує суттєвого оновлення та адаптації – від запровадження правового режиму експлуатації інноваційних транспортних засобів до удосконалення процедур експортного контролю, сертифікації та відповідальності за шкоду. Крім того, залишаються поза межами правового регулювання питання реєстрації, допуску до експлуатації, страхування та контролю кінцевого використання технологій подвійного призначення.

Надзвичайно важливою є інтеграція міжнародно-правових стандартів у національну правову систему. Ідеться про застосування положень Конвенції ООН з морського права, Чиказької конвенції, регламентів ІКАО, документів ІМО, а також Регламенту (ЄС) 2021/821 у сфері контролю за товарами подвійного використання. Гармонізація українського законодавства з EU *acquis* має стати стратегічним напрямом реформ, спрямованих не лише на посилення обороноздатності, але й на забезпечення післявоєнного відновлення транспортної інфраструктури.

Окрема увага має бути приділена впровадженню спеціального режиму для інноваційних засобів – екранопланів і безпілотних морських платформ. Вони не лише не охоплені чинними кодексами, а й не мають узгодженого статусу у сфері морського чи авіаційного регулювання. Відсутність належної нормативної бази створює ризики для безпеки, інвестиційної привабливості, судової практики та міжнародної відповідальності України як держави-учасниці низки міжнародних зобов'язань.

#### **Література:**

1. Клепікова О. В. Правова організація транспортної системи України : монографія. – Київ : Видавництво Ліра-К, 2019. – 444 с.
2. Деркач Е. М. Концептуальні засади господарсько-правового регулювання транспортної діяльності: монографія. Вінниця: ДонНУ імені Василя Стуса, 2021. 376 с.



3. Киричевський І. Міжнародний досвід у трансфері технологій подвійного призначення та вплив на розвиток цивільного сектору: висновки для України. URL: <https://analytics.intsecurity.org/dual-use-technology/> (дата звернення: 15.07.2025).
4. Харазішвілі Ю. М., Бугайко Д. О., Ляшенко В. І. Сталий розвиток авіаційного транспорту України: стратегічні сценарії та інституційний супровід: монографія / за ред. Ю. М. Харазішвілі; НАН України, Ін-т економіки пром-сті. Київ, 2022. 276 с.
5. Аверочкіна Т. В., Плачкова Т.М. Генеза міжнародно-правового регулювання забезпечення безпеки мореплавства // Lex Portus : юрид. наук. журн. / редкол. : С. В. Ківалов (голов. ред. ради), Б. А. Кормич (голов. ред.), І. В. Сафін (заст. голов. ред.), Т. В. Аверочкіна (наук. ред., відп. секр.) [та ін.] ; «НУ ОЮА», ГО «МА Святий Миколай». – Херсон : ФОП Грінь Д. С., 2016. – № 2. – С. 150-168.
6. Акімов М. О., Похиленко І. С. Історичні аспекти виникнення та розвитку безпілотної авіації // Актуальні питання у сучасній науці. 2025. № 5(35) С.1527-1536. [https://doi.org/10.52058/2786-6300-2025-5\(35\)-1527-1536](https://doi.org/10.52058/2786-6300-2025-5(35)-1527-1536).
7. Оголошення про закриття повітряного простору України. URL: <https://uksatse.ua/index.php?s=6ff32d370e1728d4d0563deffaaf6f5e&act=Part&CODE=247&id=772/> (дата звернення: 15.07.2025).
8. Роз'яснення Державної служби експортного контролю України щодо особливостей процедур експортного контролю на період воєнного стану в Україні. URL: <https://surli.cc/nqpsnf> (дата звернення: 15.07.2025).
9. Wing-in-Ground (WIG) craft. URL: <https://surli.li/hxxnhp> (дата звернення: 15.07.2025).
10. Регістр судноплавства України. Загальні положення класифікаційної та іншої діяльності. Правила класифікації та побудови суден. Частина I «Класифікація». Том 1. URL: [https://www.shipregister.ua/wp-content/uploads/2022/09/Class2020\\_08.pdf](https://www.shipregister.ua/wp-content/uploads/2022/09/Class2020_08.pdf) (дата звернення: 15.07.2025).
11. Cargo Hauling Ekranoplan X-Plane Being Developed By DARPA. URL: [https://www.twz.com/cargo-hauling-ekranoplan-x-plane-is-being-developed-by-darpa?fbclid=IwY2xjawLje89leHRuA2F1bQIxMABicmlkETF3YjBOREtMdzRNT0RXY29rAR4fUC\\_tCX3GiFEzLu6iv7PXTd9PdVP5za\\_z\\_hIQ6jbe6bs4ncD0Lx17Yv3CwA\\_aem\\_Nqm15HEKwlmnb5cWxZVcKQ](https://www.twz.com/cargo-hauling-ekranoplan-x-plane-is-being-developed-by-darpa?fbclid=IwY2xjawLje89leHRuA2F1bQIxMABicmlkETF3YjBOREtMdzRNT0RXY29rAR4fUC_tCX3GiFEzLu6iv7PXTd9PdVP5za_z_hIQ6jbe6bs4ncD0Lx17Yv3CwA_aem_Nqm15HEKwlmnb5cWxZVcKQ) (дата звернення: 15.07.2025).
12. Estonian company hopes to launch Tallinn-Helsinki GEV service in 2019 URL: <https://news.err.ee/652445/estonian-company-hopes-to-launch-tallinn-helsinki-gev-service-in-2019> (дата звернення: 15.07.2025).
13. Британські розробники представили новітній розвідувальний морський дрон MARS. URL: <https://noworries.news/brytanski-rozrobnyky-predstavlyu-novitnij-rozviduvalnyj-morskyj-dron-mars/> (дата звернення: 15.07.2025).

### References

1. Klepikova, O. V. (2019). *Pravova orhanizatsiia transportnoi systemy Ukrainy [Legal organization of the transport system of Ukraine]*: monograph. Kyiv: Vydavnytstvo Lira-K. 444 p. (in Ukrainian)
2. Derkach, E. M. (2021). *Kontseptualni zasady hospodarsko-pravovoho rehulivannia transportnoi diialnosti [Conceptual foundations of economic-legal regulation of transport activity]*: monograph. Vinnytsia: Vasyl Stus Donetsk National University. 376 p. (in Ukrainian)
3. Kyrychevskiy, I. (2025). *Mizhnarodnyi dosvid u transferi tekhnolohii podviinoho pryznachennia ta vplyv na rozvytok tsyvilnoho sektoru: vysnovky dlia Ukrainy [International experience in dual-use technology transfer and its impact on civil sector development: conclusions for Ukraine]*. Retrieved from: <https://analytics.intsecurity.org/dual-use-technology/> (accessed: July 15, 2025). (in Ukrainian)



4. Kharazishvili, Yu. M., Buhaiko, D. O., & Liashenko, V. I. (2022). *Stalyi rozvytok aviatsiinoho transportu Ukrainy: stratehichni stsenarii ta instytutysiinyi suprovid* [Sustainable development of Ukraine's aviation transport: strategic scenarios and institutional support]: monograph. Yu. M. Kharazishvili (Ed.). Kyiv: Institute of Industrial Economics, NAS of Ukraine. 276 p. (in Ukrainian)
5. Averochkina, T. V., & Plachkova, T. M. (2016). *Heneza mizhnarodno-pravovoho rehuliuвання zabezpechennia bezpeky moreplavstva* [Genesis of international legal regulation of maritime safety]. *Lex Portus*, (2), 150–168. Kherson: FOP Hrin D. S. (in Ukrainian)
6. Akimov, M. O., & Pokhilenko, I. S. (2025). *Istorychni aspekty vynyknennia ta rozvytku bezpilotnoi aviatsii* [Historical aspects of the emergence and development of unmanned aviation]. *Aktualni pytannia u suchasni nautsi*, 5(35), 1527–1536. [https://doi.org/10.52058/2786-6300-2025-5\(35\)-1527-1536](https://doi.org/10.52058/2786-6300-2025-5(35)-1527-1536) (in Ukrainian)
7. *Oholoshennia pro zakryttia povitrianoho prostoru Ukrainy* [Notice on the closure of Ukrainian airspace]. Retrieved from: <https://uksatse.ua/index.php?s=6ff32d370e1728d4d0563deffaaf6f5e&act=Part&CODE=247&id=772> (accessed: July 15, 2025). (in Ukrainian)
8. *Roziasnennia Derzhavnoi sluzhby eksportnoho kontroliu Ukrainy shchodo osoblyvostei protsedur eksportnoho kontroliu na period voiennoho stanu* [Clarification by the State Export Control Service of Ukraine regarding export control procedures during martial law]. Retrieved from: <https://surli.cc/nqpsnf> (accessed: July 15, 2025). (in Ukrainian)
9. *Wing-in-Ground (WIG) craft*. Retrieved from: <https://surl.li/hxxnhp> (accessed: July 15, 2025).
10. *Rehistr sudnoplavstva Ukrainy. Pravyla klasyfikatsii ta pobudovy suden* [Ship Register of Ukraine. Rules of classification and construction of ships]. Retrieved from: [https://www.shipregister.ua/wp-content/uploads/2022/09/Class2020\\_08.pdf](https://www.shipregister.ua/wp-content/uploads/2022/09/Class2020_08.pdf) (accessed: July 15, 2025). (in Ukrainian)
11. *Cargo Hauling Ekranoplan X-Plane Being Developed by DARPA*. Retrieved from: <https://www.twz.com/cargo-hauling-ekranoplan-x-plane-is-being-developed-by-darpa> (accessed: July 15, 2025).
12. *Estonian company hopes to launch Tallinn-Helsinki GEV service in 2019*. Retrieved from: <https://news.err.ee/652445/estonian-company-hopes-to-launch-tallinn-helsinki-gev-service-in-2019> (accessed: July 15, 2025).
13. *Brytanski rozrobnyky predstavily novitnii rozviduvalnyi morskyi dron MARS* [British developers presented the new MARS maritime reconnaissance drone]. Retrieved from: <https://noworries.news/brytanski-rozrobnyky-predstavlyly-novitnij-rozviduvalnyj-morskyj-dron-mars/> (accessed: July 15, 2025). (in Ukrainian).