

УДК 343.346:629.7

DOI <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2026.02.3.27>

КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ЕКСПЛУАТАЦІЇ БЕЗПІЛОТНИХ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН В УКРАЇНІ: ПРОБЛЕМИ КРИМІНАЛІЗАЦІЇ ТА ДОКАЗУВАННЯ

Старенький О.С.,

доктор юридичних наук, доцент,
професор кафедри кримінальної юстиції
Національної академії внутрішніх справ
ORCID: 0000-0002-4517-726X

Старенький О.С. Кримінальна відповідальність за порушення правил експлуатації безпілотних повітряних суден в Україні: проблеми криміналізації та доказування.

Статтю присвячено дослідженню проблем криміналізації порушень правил експлуатації безпілотних повітряних суден та специфіці доказування відповідних кримінальних правопорушень у контексті проекту Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення, Кримінального кодексу України та Повітряного кодексу України щодо посилення відповідальності за правопорушення в галузі цивільної авіації після припинення або скасування воєнного стану в Україні» від 05.08.2025 № 13600. Актуальність дослідження зумовлена стрімким поширенням безпілотних авіаційних технологій, їх активним використанням у сфері безпеки, господарської діяльності та повсякденного життя, що одночасно створює нові ризики для публічної безпеки та вимагає удосконалення механізмів правового регулювання використання повітряного простору.

У статті здійснено науковий аналіз запропонованих законопроектом змін до Кримінального кодексу України, зокрема щодо запровадження кримінальної відповідальності за порушення правил експлуатації безпілотних повітряних суден та керування ними у стані сп'яніння. Обґрунтовано наявність низки концептуальних проблем законодавчої конструкції відповідних кримінально-правових норм. Зокрема, звернуто увагу на використання категорії «експлуатація безпілотного повітряного судна», яка не має достатньо чіткого нормативного розмежування з поняттям виконання польоту, що може створювати ризики юридичної невизначеності меж кримінально-правової заборони та ускладнювати формування предмета доказування у кримінальних провадженнях цієї категорії.

Окрему увагу приділено проблемі нормативного перетину запропонованої законопроектом статті 276-2 Кримінального кодексу України з чинною статтею 282 Кримінального кодексу України, що може спричинити труднощі при кваліфікації відповідних діянь. Зазначено, що доказування таких кримінальних правопорушень характеризується домінуванням технічних і цифрових джерел доказової інформації.

Обґрунтовано доцільність віднесення розслідування цих кримінальних правопорушень до предметної підслідності органів Національної поліції України, що забезпечує безперервність між первинним документуванням події правопорушення, адміністративним реагуванням та подальшим кримінальним провадженням.

Зроблено висновок, що ефективність запропонованої моделі криміналізації значною мірою залежатиме від формування належної інституційної та доказової інфраструктури в умовах воєнного стану, зокрема системи реєстрації, обліку та ідентифікації безпілотних повітряних суден і їх операторів.

Ключові слова: безпілотні повітряні судна; кримінальна відповідальність; доказування; предмет доказування; цифрові докази; публічна безпека; використання повітряного простору.

Starenkyi O.S. Criminal liability for violations of the rules for the operation of unmanned aircraft in Ukraine: problems of criminalization and proof.

The article is devoted to the study of the problems of criminalization of violations of the rules for the operation of unmanned aircraft and the specific features of proving the relevant criminal offences in the context of the Draft Law of Ukraine «On Amendments to the Code of Ukraine on Administrative Offences, the Criminal Code of Ukraine and the Air Code of Ukraine on Strengthening Liability for Offences in the Field of Civil Aviation after the Termination or Cancellation of Martial Law in Ukraine»

dated 05 August 2025 № 13600. The relevance of the study is determined by the rapid spread of unmanned aviation technologies and their active use in the fields of security, economic activity and everyday life, which simultaneously creates new risks to public safety and requires improvement of the legal mechanisms regulating the use of airspace.

The article provides a scientific analysis of the amendments to the Criminal Code of Ukraine proposed by the draft law, in particular regarding the introduction of criminal liability for violations of the rules for the operation of unmanned aircraft and for operating them while intoxicated. The study substantiates the existence of a number of conceptual problems in the legislative construction of the relevant criminal law provisions. In particular, attention is drawn to the use of the category «operation of an unmanned aircraft», which lacks a sufficiently clear normative distinction from the concept of performing a flight and may create legal uncertainty regarding the scope of criminal prohibition as well as complicate the formation of the subject of proof in criminal proceedings of this category.

Particular attention is paid to the problem of normative overlap between Article 276-2 of the Criminal Code of Ukraine proposed by the draft law and the existing Article 282 of the Criminal Code of Ukraine, which may cause difficulties in the legal qualification of the relevant acts. It is noted that proving such criminal offences is characterized by the predominance of technical and digital sources of evidence.

The expediency of assigning the investigation of these criminal offences to the jurisdiction of the investigative bodies of the National Police of Ukraine is substantiated, as this ensures continuity between the initial documentation of the offence, administrative response, and subsequent criminal proceedings.

It is concluded that the effectiveness of the proposed model of criminalization will largely depend on the formation of an appropriate institutional and evidentiary infrastructure under martial law conditions, in particular a system for the registration, accounting and identification of unmanned aircraft and their operators.

Key words: unmanned aircraft; criminal liability; proof; subject of proof; digital evidence; public safety; use of airspace.

Постановка проблеми. Інтенсивний розвиток безпілотних авіаційних технологій зумовлює трансформацію суспільних відносин у сфері використання повітряного простору та актуалізує потребу в оновленні відповідних механізмів правового регулювання. Безпілотні повітряні судна, характеризуючись дистанційним характером керування, високою мобільністю та здатністю функціонувати у складному цифровому середовищі, формують нову категорію техногенних ризиків, які не повністю охоплюються традиційними моделями правового впливу на джерела підвищеної небезпеки.

Зазначені процеси набули особливої інтенсивності в умовах протидії збройної агресії Російської Федерації. У сферах національної безпеки та оборони безпілотні повітряні судна стали одним із ключових технологічних інструментів виконання бойових, розвідувальних, контррозвідувальних, оперативних, правоохоронних, рятувальних та інших завдань. Масштаб їх застосування об'єктивно спричинив прискорену технологічну модернізацію відповідних систем, розширення кола підготовлених операторів і загальне поширення безпілотних повітряних суден у суспільстві.

Водночас зазначена технологічна еволюція має подвійний характер. Якщо у сферах національної безпеки та оборони безпілотні системи виконують функцію забезпечення державної безпеки, то в межах внутрішнього соціального середовища їх масова доступність та технічна автономність створюють нові загрози публічній безпеці. Йдеться про потенційну можливість використання таких систем для вчинення правопорушень, заподіяння шкоди життю та здоров'ю осіб, втручання у функціонування об'єктів інфраструктури або порушення встановленого режиму використання повітряного простору. Таким чином, безпілотні повітряні судна одночасно виступають засобом забезпечення безпеки держави та фактором підвищеного ризику для внутрішнього сегмента суспільних відносин.

У післявоєнний період, за умови подальшого розширення цивільного обігу безпілотних авіаційних систем та збереження їх широкої технологічної доступності, окреслені ризики здатні трансформуватися у стійкі негативні тенденції, що впливатимуть на стан публічної безпеки та режим використання повітряного простору. За таких обставин виникає об'єктивна потреба у формуванні комплексного та внутрішньо узгодженого механізму державного реагування, який охоплював би як матеріально-правові, так і процесуальні інструменти забезпечення ефективного правового впливу. Йдеться про вироблення виваженої моделі криміналізації відповідних діянь із одночасним забезпеченням її належної процесуальної реалізації відповідно до положень кримінального процесуального законодавства України.

У цьому контексті науково й практично актуальним є поданий до Верховної Ради України проєкт Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення,

Кримінального кодексу України та Повітряного кодексу України щодо посилення відповідальності за правопорушення в галузі цивільної авіації після припинення або скасування воєнного стану в Україні» від 05.08.2025 № 13600 (проект Закону № 13600) [1]. Зазначена законодавча ініціатива спрямована на формування належного нормативного підґрунтя для правового захисту суспільних відносин, пов'язаних із використанням безпілотних повітряних суден.

За таких умов актуальним є ґрунтовне наукове осмислення сформульованих підходів з позицій принципів законності, юридичної визначеності, пропорційності та соціальної обумовленості криміналізації. Не менш важливим є оцінювання спроможності запропонованих норм забезпечити реальне, а не декларативне функціонування механізму кримінальної відповідальності з урахуванням технологічної специфіки безпілотних повітряних систем і особливостей їх правозастосування.

Отже, **метою статті** є науковий аналіз можливості запровадження кримінальної відповідальності за порушення правил використання безпілотних повітряних суден в Україні з урахуванням вимог нормативної визначеності та специфіки доказування відповідних правопорушень у контексті проекту Закону № 13600.

При цьому у межах цієї статті не ставиться за мету аналіз адміністративної відповідальності за порушення правил використання безпілотних повітряних суден, оскільки зазначена проблематика була предметом нашого окремого дослідження, результати якого викладено у раніше опублікованій праці [2]. У зазначеній роботі увага зосереджується на кримінально-правових і кримінально-процесуальних аспектах експлуатації безпілотних повітряних суден.

Стан опрацювання проблематики. У вітчизняній юридичній науці певні аспекти правового регулювання використання безпілотних авіаційних технологій, забезпечення безпеки повітряного простору, здійснення державного контролю та застосування заходів юридичної відповідальності вже були предметом наукового осмислення. Зокрема, окремі адміністративні, кримінально-правові та безпекові питання зазначеної проблематики розглядалися у працях таких вітчизняних учених, як О.М. Бандурка, І.М. Вигівський, І.В. Власенко, О.М. Головка, Ю.М. Коломієць, О.Д. Коломоєць, М.О. Котелюх, А.В. Мовчан, М.А. Мовчан, О.А. Моргунов, С.М. Науменко, С.В. Олексієнко, М.А. Погорецький, В.В. Сокурєнко, О.С. Тарасенко, Т.В. Шевченко, О.В. Явтушенко та інших фахівців. Водночас комплексний аналіз проблем криміналізації порушення правил експлуатації безпілотних повітряних суден, співвідношення відповідних кримінально-правових норм із чинним законодавством України, а також особливостей формування предмета доказування у кримінальних провадженнях цієї категорії з урахуванням дистанційного характеру керування безпілотними повітряними системами та домінування цифрових джерел доказової інформації у вітчизняній юридичній доктрині залишається недостатньо розробленим.

Особливої актуальності зазначена проблематика набуває у зв'язку з поданням до Верховної Ради України проекту Закону № 13600, яким пропонується запровадження нових складів кримінальних правопорушень, пов'язаних із порушенням правил експлуатації безпілотних повітряних суден та керування ними у стані сп'яніння. За таких умов виникає потреба у спеціальному науковому дослідженні зазначеної проблематики в контексті сучасних законодавчих ініціатив та формування ефективної моделі їх правозастосування.

Виклад основного матеріалу. Проектом Закону України № 13600 пропонується комплексні зміни до адміністративного, кримінального та авіаційного законодавства України, спрямовані на формування цілісної моделі правового регулювання експлуатації безпілотних повітряних суден. Зазначені зміни охоплюють як адміністративно-деліктні, так і кримінально-правові механізми реагування на порушення встановлених правил їх експлуатації, що свідчить про прагнення законодавця сформувати системну модель відповідальності у цій сфері. Такий підхід загалом узгоджується із сучасними міжнародними стандартами правового регулювання використання безпілотних авіаційних систем. Зокрема, відповідно до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2019/945 держави впроваджують системи ідентифікації та реєстрації операторів безпілотних повітряних суден у випадках, коли їх експлуатація може створювати ризики для безпеки, захисту персональних даних або довкілля [3]. У межах такої моделі обов'язок реєстрації або обліку розглядається як ключовий елемент забезпечення можливості ідентифікації безпілотного повітряного судна та особи, яка здійснює його експлуатацію, що має принципове значення для ефективного державного контролю й подальшого правозастосування.

Особливої уваги в цьому контексті потребують зміни до Кримінального кодексу України (КК України) [4], якими пропонується доповнити його зміст статтею 276-2 «Порушення правил експлуатації безпілотних повітряних суден» [1]. Відповідно до положень запропонованої редакції цієї статті суспільно небезпечним діянням визнається, зокрема, експлуатація безпілотного повітряного судна без реєстрації в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України або без проведення державного обліку в органах Національної поліції України, без документів, що дають право вико-

нувати польоти, із порушенням строку їх дії чи встановлених ними вимог, а також інше порушення правил і порядку використання повітряного простору України, якщо такі дії спричинили потерпілому середньої тяжкості тілесні ушкодження або заподіяли матеріальну шкоду у великому розмірі.

Частина друга цієї статті передбачає підвищену відповідальність у разі спричинення тяжкого тілесного ушкодження або смерті потерпілого, тоді як частина третя встановлює відповідальність у разі загибелі людей [1], що відтворює характерну для транспортних кримінальних правопорушень конструкцію диференціації кримінальної відповідальності залежно від тяжкості наслідків.

На відміну від адміністративного правопорушення, передбаченого статтею 113-1 Кодексу України про адміністративні правопорушення (КУпАП) проекту Закону № 13600 [1], відповідальність за яким наставатиме за сам факт експлуатації безпілотного повітряного судна без реєстрації, державного обліку або відповідних дозвільних документів, кримінально-правова заборона у статті 276-2 КК України проекту Закону № 13600 пов'язується із настанням суспільно небезпечних наслідків. Саме заподіяння шкоди життю чи здоров'ю особі або матеріальної шкоди у великому розмірі внаслідок порушення правил використання безпілотних повітряних суден виступає ключовим критерієм, що відмежовує кримінальне правопорушення, передбачене статтею 276-2 КК України проекту Закону № 13600, від адміністративного правопорушення, визначеного статтею 113-1 КУпАП проекту Закону № 13600.

Разом із тим аналіз змісту статті 276-2 КК України проекту Закону № 13600 свідчить про відтворення низки концептуальних і термінологічних проблем, які мають системний характер та були вже виявлені нами під час дослідження положень цього законопроекту в частині запровадження адміністративної відповідальності за порушення правил експлуатації безпілотних повітряних суден [2].

1. Передусім, у назві та диспозиції статті 276-2 КК України проекту Закону № 13600 використовується категорія «експлуатація безпілотного повітряного судна», яка формально кореспондується з пунктом 23 частини першої статті 1 Повітряного кодексу України (ПК України) [5]. Водночас фактичний зміст кримінально-правової заборони спрямований не на регулювання експлуатації як комплексної організаційно-технічної діяльності, а на встановлення кримінальної відповідальності за порушення формально-дозвільного режиму виконання польотів – відсутність реєстрації, державного обліку чи відповідних дозвільних документів.

Унаслідок цього предмет кримінально-правової оцінки зміщується до юридичної допустимості експлуатації безпілотного повітряного судна у конкретний момент часу, що безпосередньо визначає структуру предмету доказування у кримінальному провадженні щодо порушення правил експлуатації безпілотних повітряних суден. Доказування події вказаного кримінального правопорушення вимагатиме встановлення не лише факту польоту, а й неправомірності такого використання, підтвердженої належними та допустимими доказами з урахуванням технічної специфіки дистанційної експлуатації. У практичному плані це означає, що предмет доказування кримінального правопорушення, передбаченого статтею 276-2 КК України проекту Закону № 13600, охоплюватиме сукупність взаємопов'язаних обставин, серед яких: факт виконання польоту конкретним безпілотним повітряним судном; його технічна ідентифікація; встановлення суб'єкта експлуатації; правовий режим використання; наявність або відсутність реєстрації чи державного обліку; чинність дозвільних документів; а також причинно-наслідковий зв'язок між порушенням відповідного режиму та настанням суспільно-небезпечних наслідків.

За відсутності чіткого нормативного розмежування між «експлуатацією» як діяльністю та «виконанням польоту» як окремою дією виникає ризик невизначеності меж кримінально-правової заборони, що ускладнюватиме процес встановлення обставин, що підлягатимуть доказуванню у кримінальних провадженнях вказаної категорії та створюватиме додаткові ризики при кваліфікації відповідних протиправних діянь.

2. Аналогічно до конструкції статті 113-1 КУпАП, диспозиція статті 276-2 КК України проекту Закону № 13600 містить альтернативні форми вчинення відповідного кримінального правопорушення: експлуатація без реєстрації в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України або без проведення державного обліку в органах Національної поліції України, без дозвільних документів, із порушенням строку їх дії чи встановлених ними вимог [1]. Як уже зазначалося нами в раніше опублікованій роботі [2], за своєю правовою природою експлуатація без дозвільних документів, із порушенням строку їх дії чи встановлених ними вимог фактично охоплює єдину ситуацію – відсутність у особи чинного права на експлуатацію безпілотних повітряних суден у момент виконання польоту. Сплив строку дії документа або його невідповідність встановленим вимогам означає втрату такого права, що не потребує додаткової кримінально-правової диференціації.

Включення зазначених альтернатив до складу відповідного кримінального правопорушення створюватиме нормативне дублювання форм протиправної поведінки, які є змістовно тотожними, що штучно ускладнюватиме кваліфікацію відповідних діянь та безпосередньо негативно вплива-

тиме на процес доказування. У кримінальному провадженні сторона обвинувачення буде змушена встановлювати в межах предмету доказування не лише таку ключову обставину як відсутність у особи дозвільних документів на здійснення експлуатації безпілотних повітряних суден, але й формальну відповідність діяння одній із альтернатив диспозиції. Це зміщує межі предмету доказування з встановлення факту неправомірної експлуатації безпілотного повітряного судна на з'ясування формальних характеристик дозвільної документації (чинності, строку дії, відповідності встановленим вимогам).

У результаті суттєво розширюються межі доказування кримінального правопорушення, передбаченого статтею 276-2 КК України проекту Закону № 13600 без об'єктивної потреби, що підвищує ризик неоднозначної правової оцінки та створює передумови для різного тлумачення тотожних фактичних обставин у правозастосовній діяльності. Перенесення такої конструкції на рівень кримінального закону має значно більш істотні наслідки, ніж у сфері адміністративної відповідальності, оскільки кримінально-правова норма підпадає під підвищені вимоги принципу юридичної визначеності. Невідокремленість альтернативних форм забороненої поведінки може поставити під сумнів передбачуваність кримінальної відповідальності та ускладнити доведення об'єктивної сторони складу злочину, відкриваючи можливості для процесуального оскарження застосування норми з мотивів її невизначеності.

3. Аналіз запропонованої криміналізації у статті 276-2 КК України проекту Закону № 13600 свідчить також про наявність ризику нормативного перетину з чинною статтею 282 КК України «Порушення правил використання повітряного простору» [4]. Остання вже встановлює кримінальну відповідальність за порушення правил використання повітряного простору України у разі настання шкоди здоров'ю або інших тяжких наслідків. Водночас диспозиція статті 276-2 КК України проекту Закону № 13600 у частині формулювання «інше порушення правил і порядку використання повітряного простору України» фактично охоплює аналогічні за змістом діяння, конкретизуючи їх лише через спосіб вчинення – використання безпілотного повітряного судна.

У такому вигляді виникає потенційна конкуренція загальної норми (стаття 282 КК України) та спеціальної норми (стаття 276-2 КК України), у межах якої формально має застосовуватися спеціальна. Проте запропонована законопроектом конструкція не забезпечує достатньої нормативної визначеності щодо критеріїв розмежування сфер їх застосування. Відсутність чіткого законодавчого окреслення співвідношення цих норм безпосередньо впливає на кримінальний процесуальний аспект правозастосування. Адже у кримінальному провадженні це трансформується у необхідність доказування стороною обвинувачення не лише факту порушення правил використання повітряного простору та настання суспільно небезпечних наслідків, але й належності діяння саме до спеціального складу кримінального правопорушення. Інакше кажучи, сторона обвинувачення буде змушена обґрунтовувати кримінально-правове значення використання безпілотного повітряного судна як ознаки, що визначає застосування статті 276-2 КК України проекту Закону № 13600, а не статті 282 КК України. Це передбачає необхідність встановлення додаткових обставин, пов'язаних не лише з фактом порушення правил повітряного простору, але й із технологічною специфікою способу його вчинення. Таким чином, проблема нормативного перетину набуває не лише матеріально-правового, а й процесуального значення, оскільки ускладнює формування предмета доказування та підвищує вимоги до обґрунтування юридичної кваліфікації діяння у кримінальному провадженні.

Ще однією новелою проекту Закону № 13600 є запровадження кримінальної відповідальності у статті 276-3 КК України за керування безпілотними повітряними суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції. Зокрема, передбачається, що кримінально караним визнаватиметься як безпосереднє керування безпілотним повітряним судном у зазначеному стані, так і передача керування таким судном особі, яка перебуває у відповідному стані, якщо це спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесні ушкодження або заподіяло матеріальну шкоду у великому розмірі (частина перша). Кваліфікуючими обставинами передбачено підвищену відповідальність у разі настання відповідних суспільно небезпечних наслідків, зокрема смерті потерпілого чи заподіяння тяжких тілесних ушкоджень (частина друга), а також загибелі людей (частина третя) [1].

Запровадження проектом Закону № 13600 статті 276-3 КК України концептуально узгоджується із загальним положенням статті 21 КК України [4], відповідно до якого особа, яка вчинила кримінальне правопорушення у стані сп'яніння, підлягає кримінальній відповідальності на загальних підставах. Зауважимо, що зазначена норма не формує нової підстави кримінальної відповідальності, а здійснює її галузеву конкретизацію щодо особливої сфери суспільно небезпечної діяльності – експлуатації безпілотних повітряних суден, що характеризується підвищеним рівнем техногенного ризику та потребує спеціального правового регулювання.

За своєю правовою природою стаття 276-3 КК України проекту Закону № 13600 є співмірною зі статтею 286-1 КК України, яка встановлює кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, що керує транспортним засобом у стані сп'яніння [4]. В обох випадках законодавець застосовує однакову модель криміналізації: стан сп'яніння виступає кваліфікуючою ознакою самостійного складу кримінального правопорушення, що поєднує порушення спеціальних правил безпеки з підвищеним рівнем ризику заподіяння шкоди та зумовлює диференціацію відповідальності залежно від тяжкості наслідків. Такий підхід демонструє прагнення забезпечити уніфікований кримінально-правовий механізм реагування на порушення правил поведінки з різними видами джерел підвищеної небезпеки.

Водночас механічне перенесення моделі криміналізації, сформованої для сфери дорожнього руху, на правовідносини, пов'язані з використанням безпілотних повітряних суден, виявляє низку системних проблем, на які ми звертали увагу при аналізі положень статті 130-1 КУпАП проекту Закону № 13600 [2], і набувають ще більшої значущості у кримінально-правовому вимірі. Насамперед ідеться про відсутність узгодженого законодавчого визначення змісту дій, які становлять «керування» безпілотним повітряним судном, та їх співвідношення з ширшою категорією «експлуатація», що використовується у спеціальному авіаційному законодавстві України. За умов дистанційного, програмованого або частково автономного функціонування безпілотних повітряних систем межа між цими діями є технічно та юридично рухомою, що створює ризик довільного тлумачення об'єктивної сторони відповідного кримінального правопорушення.

Це безпосередньо впливатиме на формування предмета доказування у кримінальних провадженнях цієї категорії. Якщо у традиційних транспортних кримінальних правопорушеннях факт керування, як правило, пов'язаний із фізичною присутністю особи та може бути безпосередньо зафіксований, то у випадку використання безпілотних повітряних суден необхідно доводити значно складнішу сукупність обставин: здійснення управлінського впливу на політ саме конкретною особою; часову кореляцію між її діями, станом сп'яніння та виконанням польотного завдання; наявність причинно-наслідкового зв'язку між порушенням правил використання безпілотної системи та настанням передбачених кримінальним законом наслідків.

Таким чином, криміналізація керування безпілотними повітряними суднами у стані сп'яніння є логічним та обґрунтованим етапом розвитку законодавства України у сфері безпеки використання повітряного простору. Водночас ефективність застосування статті 276-3 КК України проекту Закону № 13600 безпосередньо залежатиме від системного узгодження правових механізмів регулювання цієї сфери, адаптованих до цифрової, дистанційної та технологічно складної природи функціонування безпілотних повітряних систем. Без такого узгодження існує ризик того, що запроваджена кримінально-правова норма залишатиметься декларативною або застосовуватиметься фрагментарно, не досягаючи своєї превентивної й регулятивної мети.

Варто зазначити, що кримінальні правопорушення, передбачені статтями 276-2 та 276-3 КК України проекту Закону № 13600, з огляду на їх правову природу, спосіб вчинення та техніко-технологічні особливості використання безпілотних повітряних суден, відповідно до частини першої статті 216 Кримінального процесуального кодексу України (КПК України) [6] обґрунтовано належатимуть до предметної підслідності слідчих органів Національної поліції України, за винятком випадків їх вчинення військовослужбовцями, працівниками органів правопорядку або іншими посадовими особами, щодо яких досудове розслідування кримінальних правопорушень згідно частини четвертої статті 216 КПК України здійснюється слідчими органів Державного бюро розслідувань. Таке розмежування правил підслідності обумовлено наступним.

1. Кримінальні правопорушення, передбачені статтями 276-2 та 276-3 КК України проекту Закону № 13600, за своєю правовою природою належать до сфери забезпечення публічної безпеки та дотримання встановлених правил використання джерел підвищеної небезпеки. Безпілотні повітряні судна, з огляду на їх технічні характеристики, дистанційний характер керування та потенційну здатність завдавати значної шкоди у разі порушення правил експлуатації, фактично формують новий різновид техногенного засобу підвищеного ризику.

У сучасних умовах стрімкого розвитку безпілотних повітряних технологій їх використання за відсутності належного державного контролю може створювати загрозу життю і здоров'ю осіб, безпечному функціонуванню об'єктів критичної інфраструктури, дотриманню режиму використання повітряного простору та підтриманню громадського порядку. Особливої актуальності ця проблематика набуває у контексті очікуваного післявоєнного розвитку України, що супроводжуватиметься істотним розширенням цивільного обігу безпілотних повітряних суден, масштабністю поширення технологій їх використання та збереженням значної кількості технічно підготовлених операторів.

За таких умов безпілотні авіаційні системи можуть використовуватися не лише у господарській, освітній, науковій чи рекреаційній діяльності, але й як інструмент створення загроз публічній без-

пеці, втручання у функціонування інфраструктурних об'єктів, порушення встановлених режимів використання повітряного простору або вчинення інших правопорушень із використанням технологічно складних засобів дистанційного впливу.

Законодавством України саме на Національну поліцію покладається виконання основних завдань щодо протидії правопорушенням, пов'язаним із використанням джерел підвищеної небезпеки [7]. Така діяльність вже реалізується у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, експлуатації транспортних засобів, обігу зброї, поводження з вибухонебезпечними предметами та інших видів техногенно небезпечної діяльності. У цьому контексті віднесення кримінальних правопорушень, пов'язаних із використанням безпілотних повітряних суден, до предметної підслідності Національної поліції України є закономірним продовженням існуючої моделі державного контролю за забезпеченням публічної безпеки.

2. Проект Закону № 13600 формує системний зв'язок між кримінально-правовим реагуванням та адміністративно-превентивною моделлю регулювання у сфері використання безпілотних повітряних суден. Наділення Національної поліції України повноваженнями щодо ведення державного обліку безпілотних повітряних суден, виявлення порушень порядку їх експлуатації, фіксації відповідних подій та складання адміністративних протоколів за правопорушення, передбачені статтями 113-1 та 130-1 КУпАП проекту Закону № 13600 [1], формує нормативну основу безперервного функціонування механізму правозастосування – від первинної фіксації адміністративного правопорушення до можливого переходу у площину кримінального провадження.

Віднесення підслідності кримінальних правопорушень, передбачених статтями 276-2 та 276-3 КК України проекту Закону № 13600, до іншого органу досудового розслідування створювало б інституційний розрив між етапом первинного документування події та подальшим процесом доказування. Подібна модель суперечила б принципу процесуальної економії, ускладнювала б забезпечення безперервності формування доказової інформації та підвищувала б ризик втрати або спотворення технічних даних, які у кримінальних провадженнях цієї категорії матимуть визначальне доказове значення.

З огляду на дистанційний характер керування безпілотними повітряними суднами та домінування цифрових джерел доказової інформації, вирішального значення набуває оперативність фіксації події правопорушення, своєчасне вилучення технічних носіїв інформації та забезпечення збереження телеметричних даних. Саме тому концентрація повноважень щодо виявлення правопорушення, його документування та здійснення досудового розслідування у межах одного органу правопорядку виступає ключовою гарантією цілісності доказового процесу.

Таким чином, інституційна модель, за якої Національна поліція України одночасно здійснюватиме адміністративно-превентивний контроль, державний облік безпілотних повітряних суден та забезпечуватиме досудове розслідування відповідних кримінальних правопорушень, є не лише організаційно доцільною, але й процесуально обґрунтованою. Вона забезпечуватиме функціональну узгодженість між матеріально-правовими заборонами, адміністративним реагуванням та кримінальним провадженням, що матиме принципове значення для належного отримання й використання цифрових доказів у кримінальних провадженнях цієї категорії.

3. З урахуванням потенційної масовості порушень правил експлуатації безпілотних повітряних суден, їх переважно локального характеру та необхідності оперативного реагування саме територіальні підрозділи Національної поліції України володіють найбільш розгалуженою системою постійної присутності у регіонах держави порівняно з іншими органами правопорядку. Національна поліція України є найбільш чисельним органом правопорядку, структурні підрозділи якого функціонують на всіх рівнях адміністративно-територіального устрою держави – у кожній області, районі та територіальній громаді, що забезпечує їй постійну інституційну присутність у більшості населених пунктів.

Така територіальна доступність має не лише організаційне, а й суттєве процесуальне значення, оскільки дозволяє забезпечувати своєчасне реагування на події правопорушень, оперативну фіксацію їх обставин та збереження технічних і цифрових даних, які формують основу доказової інформації у кримінальних провадженнях цієї категорії. На відміну від інших органів правопорядку, діяльність яких має більш централізований характер і зосереджується переважно у великих містах або обласних центрах, підрозділи Національної поліції України мають значно ширшу територіальну мережу та більшу чисельність особового складу, що забезпечує їх фактичну присутність у місцях виникнення подій правопорушень.

В умовах воєнного стану саме підрозділи Національної поліції України, як правило, першими прибувають на місце події, пов'язаної з експлуатацією безпілотних повітряних суден. Це зумовлено їх функціональною роллю у системі реагування на події публічної безпеки, наявністю чергових сил і засобів, постійною територіальною дислокацією та можливістю оперативного залучення уповноважених підрозділів поліції для реагування на відповідні правопорушення.

Натомість обмежена територіальна присутність інших органів правопорядку, які мають значно меншу чисельність працівників і більш вузьку систему територіальних підрозділів, могла б істотно ускладнити оперативне проведення необхідних слідчих (розшукових) та інших процесуальних дій й підвищити ризик втрати або спотворення цифрових даних, що мають швидкоплинний характер. За таких умов забезпечення безперервності переходу від первинної фіксації події до кримінального процесуального доказування виступає одним із ключових аргументів на користь віднесення підслідності відповідних кримінальних правопорушень до Національної поліції України.

4. Специфіка розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних із використанням безпілотних повітряних суден, зумовлює використання в процесі доказування технічних і цифрових джерел доказової інформації. Йдеться не лише про фіксацію факту польоту, а насамперед про встановлення юридично значущих обставин, що підтверджують неправомірність використання безпілотного повітряного судна.

Технічна архітектура функціонування безпілотних повітряних систем обумовлює те, що встановлення відповідних обставин здійснюється переважно через аналіз цифрових параметрів польоту. До таких даних належать телеметрія польоту, журнали управління, log-файли програмного забезпечення, інформація з державних і відомчих реєстрів, цифрові ідентифікатори пристрою та оператора, дані наземної станції керування та інші технічні параметри функціонування безпілотної повітряної системи. Саме ці цифрові дані дозволяють встановити факт виконання польоту, параметри переміщення апарата, режим його функціонування, використання конкретного пристрою та суб'єкта дистанційного керування.

Варто зазначити, що на відміну від традиційних транспортних кримінальних правопорушень (наприклад, передбачених статтею 286 КК України), де факт керування транспортним засобом, як правило, встановлюється безпосередньо – шляхом сприйняття учасниками події кримінального правопорушення, відеофіксації або показань свідків, – у випадку безпілотних повітряних суден встановлення суб'єкта експлуатації та параметрів польоту здебільшого здійснюється опосередковано через цифрові технічні дані. Це обумовлює істотну залежність процесу доказування відповідних кримінальних правопорушень від належної організації процедур отримання, копіювання, збереження та перевірки цілісності таких фактичних даних, а також від можливості підтвердження їх автентичності, походження та належності конкретному безпілотному повітряному судну і відповідному суб'єкту дистанційного керування.

За таких умов встановлення обставин, що входять до предмета доказування у кримінальних провадженнях цієї категорії, безпосередньо пов'язується з питаннями допустимості цифрових доказів, забезпечення їх незмінності та можливості встановлення причинно-наслідкового зв'язку між фактом польоту і конкретною особою, яка здійснювала або контролювала дистанційне керування. Таким чином, доказування у цих кримінальних провадженнях набуває виразно технологічно опосередкованого характеру.

У цьому контексті доцільно зазначити, що доктрина допустимості доказів у сучасному кримінальному процесі, як справедливо зазначає М.А. Погорецький, зазнає глибоких трансформацій, спричинених як еволюцією правових систем, так і стрімким розвитком цифрових технологій, які змінюють характер доказової інформації. Традиційне, формально-процедурне розуміння допустимості, притаманне континентальній моделі ХХ століття, вже не здатне адекватно відобразити складність технологічно опосередкованих процесів отримання доказів, їхню технічну вразливість та ризики маніпуляції. Саме тому в центрі сучасних міжнародних підходів перебуває не формальна законність, а змістовна, матеріальна справедливість, яка оцінює добросовісність державних органів, пропорційність застосованих заходів та ступінь втручання у фундаментальні права людини [8, с. 49].

Таким чином, технологічне середовище експлуатації безпілотного повітряного судна виступає одночасно і інструментом вчинення правопорушення, і основним носієм доказової інформації про його юридично значущі ознаки. За таких умов особливого значення набуває оперативність отримання відповідних цифрових даних і визнання їх доказами у кримінальних провадженнях цієї категорії. Саме тому роль органів Національної поліції України як суб'єкта первинного реагування набуває вирішального значення, оскільки вони забезпечують оперативну фіксацію події, проведення огляду місця події, вилучення технічних носіїв інформації та збереження цифрових слідів функціонування безпілотної повітряної системи.

Слід звернути увагу на те, що проєкт Закону № 13600, виходячи з його назви та змісту, спрямований на нормативне врегулювання використання безпілотних повітряних суден переважно у поствоєнний період. Прикінцевими положеннями передбачено, що відповідний Закон набирає чинності з дня, наступного за днем його опублікування, однак вводиться в дію лише через один рік

після припинення або скасування воєнного стану в Україні [1]. Така законодавча конструкція фактично формує відкладений режим правового регулювання, за якого розвиток відповідних суспільних відносин відбувається значно швидше, ніж створюються інституційні та правові механізми їх реалізації.

У результаті виникає нормативно-часовий розрив між фактичним поширенням практик використання безпілотних повітряних суден та запровадженням інструментів їх державного контролю, ідентифікації та обліку. Такий розрив має не лише безпековий, а й безпосередньо кримінально-правовий, кримінальний процесуальний та адміністративно-правовий вимір, оскільки унеможливорює формування належної доказової основи як для притягнення до кримінальної відповідальності за порушення правил експлуатації безпілотних повітряних суден, передбаченої статтями 276-2 та 276-3 КК України проекту Закону № 13600, так і для ефективного застосування адміністративної відповідальності за правопорушення, передбачені статтями 113-1 та 130-1 КУпАП проекту Закону № 13600. За відсутності належно функціонуючої системи реєстрації, обліку та ідентифікації безпілотних повітряних суден і їх операторів держава фактично позбавляється можливості своєчасно фіксувати порушення встановленого режиму їх використання, встановлювати суб'єктів відповідальності та формувати доказову інформацію, яка є необхідною як для адміністративного реагування, так і для подальшого кримінального провадження.

Практика вже засвідчує наявність випадків неправомірного або провокаційного використання безпілотних повітряних суден, які мають реальний вплив на публічну безпеку та потребують негайного правового реагування [9; 10]. Як справедливо зазначає Голова Національної поліції України І.М. Вигівський, якщо у 2022-2024 роках БПЛА використовувались як засіб контрабанди цигарок, доставляння до місць позбавлення волі заборонених речей, чи зриву діяльності державних органів шляхом повідомлень про замінування за допомогою дрона з вибухівкою, то наразі трапляються випадки вимагань шляхом залякувань про використання бойових дронів чи навіть замахів на вбивство [11].

Такі інциденти свідчать про якісну трансформацію характеру використання безпілотних повітряних суден: від допоміжного технічного засобу у сфері господарської, науково-технічної чи рекреаційної діяльності до інструменту потенційно небезпечного впливу на стан публічної безпеки. У цьому вимірі безпілотні повітряні системи дедалі частіше виступають засобом дестабілізації суспільних відносин, порушення встановленого правового режиму використання повітряного простору та створення загроз життю, здоров'ю осіб і функціонуванню критично важливих інфраструктурних об'єктів.

У цих умовах проблема набуває чітко вираженого кримінального процесуального змісту: відсутність відповідної інфраструктури перешкоджає належній фіксації доказової інформації вже на первинному етапі реагування, що в подальшому ускладнює або унеможливорює притягнення винних осіб до відповідальності. Особливо це стосуватиметься кримінальних правопорушень, передбачених статтями 276-2 та 276-3 КК України проекту Закону № 13600, доказування яких значною мірою залежатиме від технічних і цифрових даних, що відобразатимуть параметри польоту безпілотних повітряних суден та ідентифікують суб'єкта їх експлуатації.

Таким чином, відкладення введення в дію ключових положень законопроекту фактично означає відтермінування створення доказової інфраструктури для застосування відповідних кримінально-правових і кримінальних процесуальних норм. Це створює ризик ситуації, коли криміналізація таких діянь буде нормативно закріплена, але фактично незабезпечена належними правовими і процесуальними механізмами реалізації.

З огляду на це більш обґрунтованим видається поетапне введення в дію положень, що мають доказово-забезпечувальний характер, зокрема щодо реєстрації, обліку та ідентифікації безпілотних повітряних суден, ще у період воєнного стану. Такий підхід дозволив би сформувати належні передумови для ефективного застосування кримінальної та адміністративної відповідальності за порушення правил їх експлуатації.

Висновки. Результати проведеного дослідження дозволяють констатувати наявність низки концептуальних і правозастосовних проблем, які можуть істотно вплинути на ефективність реалізації запропонованих проектом Закону України № 13600 кримінально-правових і кримінально-процесуальних норм. Передусім це стосується використання у статті 276-2 КК України категорії «експлуатація безпілотного повітряного судна», зміст якої не має достатньо чіткого нормативного розмежування з поняттям виконання польоту. Така невизначеність створює ризик нечіткого окреслення меж кримінально-правової заборони та ускладнює формування предмета доказування у кримінальних провадженнях цієї категорії.

Додаткові труднощі можуть виникати у зв'язку з конструкцією диспозиції статті 276-2 КК України, яка передбачає альтернативні форми протиправної поведінки, що фактично відобра-

жають одну й ту саму юридичну ситуацію – відсутність у особи чинного права на експлуатацію безпілотного повітряного судна. Така законодавча техніка призводить до штучного розширення меж предмета доказування у кримінальних провадженнях цієї категорії та може негативно впливати на передбачуваність кримінально-правової норми. Особливою проблемою є також неузгодженість положень статті 276-2 КК України з чинною редакцією статті 282 КК України, яка встановлює кримінальну відповідальність за порушення правил використання повітряного простору. Відсутність чітких критеріїв розмежування сфер застосування цих норм може створювати труднощі при кваліфікації відповідних діянь та ускладнювати процес кримінального процесуального доказування.

Важливою особливістю розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних із використанням безпілотних повітряних суден, є домінування технічних і цифрових джерел доказової інформації, зокрема телеметричних даних, журналів управління, log-файлів програмного забезпечення та інших цифрових параметрів функціонування безпілотних повітряних систем. Це зумовлює технологічно опосередкований характер кримінального процесуального доказування та висуває підвищені стандарти до процедур отримання, збереження і перевірки автентичності відповідних цифрових даних.

З огляду на правову природу цих кримінальних правопорушень, їх техніко-технологічні особливості та необхідність оперативної фіксації цифрових слідів кримінального правопорушення обґрунтованим є віднесення їх до предметної підслідності органів Національної поліції України, що забезпечує інституційну безперервність між первинним документуванням події, адміністративним реагуванням та подальшим кримінальним провадженням.

Водночас аналіз прикінцевих положень законопроекту № 13600 засвідчує наявність нормативно-часового розриву між фактичним поширенням практик використання безпілотних повітряних суден та запровадженням механізмів їх державного контролю, ідентифікації та обліку. Відкладене введення в дію ключових положень законопроекту фактично означає відтермінування формування належної інституційно- доказової інфраструктури, необхідної для ефективного застосування як адміністративної, так і кримінальної відповідальності у цій сфері. У зв'язку з цим більш обґрунтованим видається поетапне введення в дію положень, що мають доказово-забезпечувальний характер, насамперед щодо реєстрації, обліку та ідентифікації безпілотних повітряних суден і їх операторів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення, Кримінального кодексу України та Повітряного кодексу України щодо посилення відповідальності за правопорушення в галузі цивільної авіації після припинення або скасування воєнного стану в Україні від 05.08.2025 № 13600. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/56924>.
2. Старенький О.С. Запровадження адміністративної відповідальності за порушення правил використання безпілотних повітряних суден в Україні: проблеми нормативної визначеності та доказування. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право»*. 2025. Випуск 93. Ч. 3. С. 323-334. DOI: <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2026.93.3.45>.
3. Commission Delegated Regulation (EU) 2019/945 of 12 March 2019 on unmanned aircraft systems and on third-country operators of unmanned aircraft systems. Official Journal of the European Union. 2019. V. 62. 132 p. UR : https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2019/945/oj/eng.
4. Кримінальний кодекс України: Закон України від 05.04.2001 № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>.
5. Повітряний кодекс України: Закон України від 19.05.2011 № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>.
6. Кримінальний процесуальний кодекс України: Закон України від 13.04.2012 № 4651-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text>.
7. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 № 580-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text>.
8. Погорецький М.А. Допустимість доказів у кримінальному процесі та процесуальна добросовісність: доктрини і практика (порівняльно-правове дослідження). *Вісник кримінального судочинства*. 2025. № 1-2. С. 22-59. DOI: <https://doi.org/10.17721/2413-5372.2025.1-2/22-59>.
9. Поліція Львівщини працює на місці влучання дрона в будинок. URL: <https://npu.gov.ua/news/onovleno-politsiia-lvivshchynu-pratsiuie-na-mistsi-vluchannia-drona-v-budynok>.
10. Дрон з прапором РФ над Києвом: у поліції підтвердили, що хтось запустив безпілотник. URL: <https://www.pravda.com.ua/news/2025/12/20/8012786>.

11. Вигівський І.М. FPV-дрон – це найкращий спосіб для злочинців, щоб когось ліквідувати чи пошкодити майно. Тому ми маємо бачити детекцію дронів, які злітають, і знати, хто ними керує. URL: <https://npu.gov.ua/news/fpv-dron-tse-naikrashchyi-sposib-dlia-zlochyntsiiv-shchob-kohos-likviduvaty-chy-poshkodyty-maino-tomu-my-maiemo-bachyty-detektsiiu-droniv-iaki-zlitaiut-i-znaty-khto-nymy-keruie-ivan-vyhivskyi>.

Дата першого надходження рукопису до видання: 19.02.2026
Дата прийняття до друку рукопису після рецензування: 20.03.2026
Дата публікації: 3.04.2026

© Старенький О.С. 2026

Стаття поширюється на умовах ліцензії CC BY 4.0