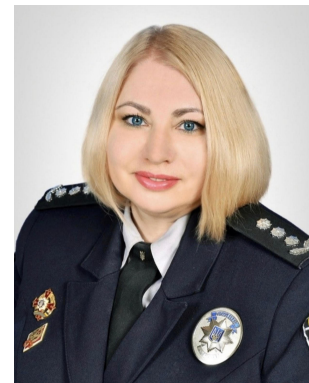


УДК 342.95+351.741]:629.73
DOI <https://doi.org/10.32782/2709-9261-2026-2-18-18>

Казанчук Ірина Дмитрівна,
кандидат юридичних наук, професор,
професор кафедри права (№ 702) гуманітарно-правового факультету
(Національний аерокосмічний університет
«Харківський авіаційний інститут», м. Харків)
ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-4269-2749>



СУЧАСНИЙ СТАН ТА НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗАСТОСУВАННЯ БЕЗПІЛОТНИХ АВІАЦІЙНИХ СИСТЕМ У ДІЯЛЬНОСТІ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ

*У статті проаналізовано стан нормативно-правового регулювання застосування безпілотних авіаційних систем (БпАС) Національною поліцією України в умовах воєнного стану та євроінтеграції. Надано авторське визначення поліцейських БпАС. Запропоновано внесення змін і доповнень до Закону України «Про Національну поліцію», Повітряного кодексу, затвердження наказу МВС України про порядок застосування БпАС у поліцейській діяльності із обов'язковими процедурами оцінювання впливу на захист персональних даних (DPIA) та оцінювання впливу на основоположні права (FRIA).
Ключові слова: безпілотна авіаційна система (БпАС), безпілотні повітряні судна, Національна поліція, нормативно-правове регулювання, авіаційне законодавство, норми права ЄС, захист персональних даних, євроінтеграційні процеси, DPIA/FRIA.*

Постановка проблеми. Російсько-українська війна, що перейшла у фазу повномасштабного вторгнення 24 лютого 2022 року, кардинально змінила функціональну роль безпілотних авіаційних систем (надалі – БпАС) у діяльності правоохоронних органів. Якщо до 2022 року застосування БпАС у роботі Національної поліції здійснювалось переважно в експериментальному режимі (зокрема, під час огляду місць ДТП, забезпечення масових заходів та пошукових операцій), то на сьогодні БпАС (або безпілотні повітряні судна) стали невід'ємним інструментом превентивної, пошуково-рятувальної, контртерористичної і документарно-фіксаційної діяльності поліції. Так, дрони задіяні у пошуку зниклих осіб, фіксації наслідків ворожих ракетних і дронівих влучань, документуванні воєнних злочинів, виявленні і фіксації інших правопорушень, протимінній діяльності, під час евакуації населення з прифронтових територій [1]. Загалом, за даними щорічного звіту Національної поліції України за 2025 рік, тільки тактичними розвідувальними дронами виконано понад 1400 польотів, а від початку війни – понад 9,3 тис. [2]. Як бачимо, сучасні технології дозволяють значно підвищити ефективність поліцейської діяльності в умовах воєнних дій.

Слід відзначити, що стрімке практичне впровадження БпАС у роботі поліції не супроводжувалось адаптацією нормативно-правової бази до реалій життя. Відсутність комплексного правового регулювання застосування системи БпАС створює серйозні ризики порушення прав людини, насамперед під час реального спостереження (моніторингу) дронами місцевості (території приватних помешкань), фіксації правопорушень у режимі реального

часу тощо. Крім того, недосконалість нормативно-правової бази ускладнює процесуальне використання матеріалів, отриманих за допомогою БпАС, і, загалом, перешкоджає виконанню Україною євроінтеграційних зобов'язань щодо гармонізації національного авіаційного законодавства до норм права Європейського Союзу [3]. Викладене зумовлює актуальність комплексного дослідження нормативно-правового забезпечення системи застосування БпАС Національною поліцією України та формулювання пропозицій щодо його вдосконалення в умовах сьогодення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В Україні теоретико-правові питання застосування безпілотних авіаційних систем у правоохоронній сфері розглядалися у дослідженнях О. М. Бандурки, С. М. Науменка [1], І. М. Єфіменка, В. В. Меланіч, С. І. Кравченка, В. В. Кузнецова, І. А. Слободської, А. А. Саковського, І. В. Поліщука, М. І. Юхимович. Окремі правові аспекти щодо використання Національною поліцією технічних засобів фіксації адміністративних та кримінальних правопорушень висвітлювалися у працях таких учених, як С. М. Гусаров, Є. І. Бакутін, С. В. Петков, І. М. Шопіна.

Серед закордонних науковців слід виділити праці: Е. Ойку Куртпінара, який проаналізував правові засади застосування БпАС у сфері забезпечення правопорядку в Європейському Союзі [4]; Т. Уолла та Майкл Л. Сміта, які здійснили порівняльно-правовий аналіз використання дронів правоохоронними органами [5]; Софі ван дер Марел [6] та Дж. М. Лундгаард [7], які дослідили законодавство і досвід впровадження дронів у роботі нідерландської та норвезької поліції. Водночас у вітчизняній юридичній



науці відсутнє цілісне комплексне дослідження нормативно-правового регулювання системи застосування БпАС саме в роботі Національної поліції з урахуванням новел у національному законодавстві, норм європейського права та особливостей правового режиму воєнного стану в країні. Окреслена доктринальна та правова прогалина зумовила актуальність та своєчасність проведеного дослідження.

Метою статті є визначення стану нормативно-правового регулювання системи застосування безпілотних авіаційних систем у діяльності Національної поліції та формулювання пропозицій щодо його вдосконалення з урахуванням євроінтеграційних процесів та особливостей правового режиму воєнного стану.

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити такі *завдання*:

1) визначити поняття безпілотних авіаційних систем, що застосовуються Національною поліцією України, та охарактеризувати нормативно-правову базу застосування БпАС з урахуванням норм національного та європейського права;

2) сформулювати пропозиції щодо вдосконалення нормативно-правового забезпечення застосування безпілотних авіаційних систем у діяльності Національної поліції України в умовах воєнних дій.

Методологічну основу дослідження становить сукупність загальнонаукових методів наукового пізнання. Так, системний метод вибрано з метою розгляду міжнародного досвіду використання дронів правоохоронними органами; логічний – для послідовного аналізу понять та категорій, пов'язаних із особливостями безпілотних авіаційних систем, які використовуються в діяльності української поліції; історичного – для формування сучасних підходів до правового механізму забезпечення прав людини під час використання БпАС у правоохоронній діяльності. Велике значення у дослідженні мали спеціально-юридичні методи пізнання: формально-юридичний – для здійснення аналізу норм національного законодавства та міжнародних договорів з метою з'ясування юридичної природи безпілотних повітряних суден та вимог щодо практики їх застосування у діяльності Національної поліції; порівняльно-правовий – за допомогою якого проаналізовано стан імплементації норм права Європейського Союзу та міжнародних авіаційних стандартів у положення національного законодавства з виробленням шляхів удосконалення нормативно-правових засад застосування БпАС у правоохоронній сфері.

Виклад основного матеріалу. Термінологія та правове регулювання застосування безпілотних авіаційних систем (БпАС) у правоохоронній діяльності залишаються неузгодженими, що зумовлено розбіжностями між вітчизняною нормативною базою та міжнародними стандартами. Так, у світовій практиці закріплено універсальний термін «Unmanned Aircraft System», який визначається англomовною аббревіатурою «UAS» – «безпілотна літальна система» [4].

Однак чинне національне законодавство не містить єдиної усталеної дефініції цього явища і використовує паралельно кілька різних понять: БпЛА (безпілотний літальний апарат), БпАК (безпілотний авіаційний комплекс) та БАС (безпілотна авіаційна система). Більш поширеним у відомчих нормативних документах з державної авіації та Збройних сил України є термін «безпілотний авіаційний комплекс» (БпАК), а у науковій літературі – «безпілотний літальний апарат» (БпЛА) [8]. Втім Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо застосування правоохоронними органами безпілотних повітряних суден та протидії їх незаконно-

му використанню» від 13 липня 2023 р. № 3232-IX [9] внесені зміни до Повітряного кодексу України [10] та Закону України «Про Національну поліцію» [11], відповідно до яких закріплений термін «безпілотні повітряні судна» (БпЛАС). Проте і у Повітряному кодексі України та вказаному законі, і у відомчих інструкціях МВС України акцент робиться переважно або на повітряному судні (БпЛАС), або на окремому комплексі (БпАК), а не на системі управління та зв'язку загалом.

Слід зазначити, що сфера застосування БпАС в Україні на сьогодні поділяється на два ключові напрями: оборона та цивільний сектор. Через дію воєнного стану та закриття повітряного простору використання безпілотників суворо нормативно регламентоване, а польоти цивільних пристроїв заборонені. Як справедливо зазначають О. М. Бандурка, С. М. Науменко та Т. В. Шевченко, «нормативно-правове забезпечення експлуатації безпілотних авіаційних комплексів орієнтоване на підрозділи Міністерства оборони України без урахування будь-якої специфіки роботи Національної поліції» [1, с. 339]. Своєю чергою І. В. Поліщук та В. В. Меланіч взагалі висувують тезу про доцільність прийняття окремого спеціального закону, «який би уніфікував всі аспекти належного правового регулювання» використання БпЛАС в Україні [12, с. 31].

Нормативно-правова база застосування БпАС у роботі Національної поліції України являє собою багаторівневу систему, що складається з конституційних, законодавчих та підзаконних норм національного права (у тому числі нормативно-правових актів, прийнятих під час дії режиму воєнного стану), норм права Європейського Союзу та міжнародних авіаційних стандартів.

Конституція України заклала основи у окресленні місця та призначення Національної поліції в правоохоронній системі, співвідношенні механізму реалізації повноважень поліції і забезпеченні прав людини й громадянина. Стаття 3 Основного Закону визнає людину, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпеку найвищою соціальною цінністю; стаття 17 легітимізує застосування поліцейських БпАС для забезпечення публічної безпеки та інформаційної безпеки країни; стаття 19 встановлює, що органи державної влади «зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України»; статті 31, 32 гарантують право на повагу до приватного життя та таємницю кореспонденції; стаття 64 регламентує допустимість обмеження прав громадян в умовах воєнного стану [13].

Спеціальне законодавство про діяльність Національної поліції складається насамперед із положень Закону України «Про Національну поліцію» від 2 липня 2015 р. № 580-VIII (статті 23, 31–34, 40, 43, 46), який є базовим нормативним актом, що визначає повноваження поліцейських щодо застосування технічних засобів [11]. Так, частина 1 статті 40 Закону передбачає можливість поліції «застосовувати визначені законом технічні прилади, технічні засоби та спеціалізоване програмне забезпечення» [11]. У цьому напрямі принципово важливим кроком стало прийняття Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо застосування правоохоронними органами безпілотних повітряних суден та протидії їх незаконному використанню» від 13 липня 2023 р. за № 3232-IX. Він значно розширив перелік повноважень поліції, визначених у статті 23, доповнивши її пунктами 47 і 48 такого змісту: «використовує повітряні судна, безпілотні повітряні судна, ... у тому числі дистанційно керовані; вживає заходів для запобігання, виявлення

та припинення порушень порядку та правил використання повітряного простору України експлуатантами безпілотних повітряних суден над визначеною територією чи об'єктом із спеціальним режимом або над місцем здійснення спеціального поліцейського контролю, проведення операцій із припинення правопорушення» [9]. Також у змісті статей 40 та 42 законодавчо було закріплено право поліції на «безпілотні повітряні судна та спеціальні технічні засоби протидії їх застосуванню». При цьому термін «безпілотні повітряні судна» розуміється у значенні «засоби та/або пристрої дистанційного керування, що є складовою частиною безпілотних авіаційних систем, та які призначені для виявлення, припинення порушень порядку та правил використання повітряного простору України, охорони визначеної території чи об'єкта зі спеціальним режимом, об'єкта критичної інфраструктури або місця здійснення спеціального поліцейського контролю [9]».

Аналогічна дефініція використовується і в наказі МВС України від 18 грудня 2018 р. № 1026, яким затверджено «Інструкцію із застосування органами та підрозділами поліції технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису» [14]. Треба визнати, що цей наказ залишається єдиним відомчим нормативно-правовим актом, що прямо легітимізує застосування БпЛА в Національній поліції. На жаль, вказаний відомчий документ окреслює лише окреме питання застосування БпАС у Національній поліції та стосується фото- і відеофіксації [1, с. 339], і не містить комплексного порядку застосування БпАС. Отже, як бачимо, спеціальної глави або розділу у Законі України «Про Національну поліцію» або відомчому нормативному акті, де було б закріплено поняття, умови, порядок та особливості застосування різних видів БЛПС досі немає, що залишає значну частину питань (висота та тривалість польоту, вимоги до підготовки дистанційних пілотів, принципи мінімізації даних, обов'язкові процедури оцінювання впливу, форми реєстрації, обробку персональних даних та взаємодію з іншими суб'єктами сектору безпеки і оборони у воєнний час) поза прямим правовим регулюванням.

Важливо зазначити, що Закон України «Про захист персональних даних» [15] теж неповною мірою відповідає стандартам, що встановлені Директивою ЄС 2016/680 щодо правоохоронних органів [16]. І, як зазначають В. В. Кузнецов та М. В. Сийплові, положення закону так і не були адаптовані під норми Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2016/679 від 27.04.2016 р. «Про захист фізичних осіб у зв'язку з опрацюванням персональних даних і про вільний рух таких даних» [17]. Зокрема, в законі відсутні обов'язкові процедури оцінювання впливу на захист персональних даних (DPIA), які проводяться до початку обробки даних, якщо це становить високий ризик для прав і свобод людини (наприклад, масштабне оцінювання, обробка чутливих даних або моніторинг). Також не сформовано незалежний наглядовий орган із дієвими повноваженнями, не імplementовано норми Директиви ЄС 2016/680, яка регулює захист персональних даних у частині обробки даних правоохоронними органами [16].

З урахуванням того, що поліцейські безпілотні судна, обладнані камерами високої роздільної здатності та модулями розпізнавання облич, обробляють масштабні масиви персональних даних у публічному просторі, така невідповідність національного законодавства вимогам ЄС створює суттєві перешкоди для розвитку євроінтеграції чи міжнародної співпраці у сфері захисту прав людини та забезпечення національної безпеки.

Особливе значення в правовому механізмі застосування БЛПС у поліцейській діяльності має Повітряний кодекс України, у статті 1 якого закріплено поняття «безпілотне повітряне судно» – це «будь-яке повітряне судно, що експлуатується або розроблене для експлуатації автономно чи яке пілотується дистанційно без пілота на борту» [10]. Також Повітряний кодекс України регламентує використання повітряного простору (стаття 21), вимоги до авіаційного персоналу (стаття 27) та встановлює базис для державної реєстрації [10]. Своєю чергою Положення про використання повітряного простору України, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 6 грудня 2017 р. № 954, та «Правила використання повітряного простору України» (наказ Державіаслужби України та Мінборони України від 11 травня 2018 р. № 430/210) деталізують режими польотів [18]. Колізія між авіаційним законодавством, орієнтованим на цивільні польоти, та оперативними потребами поліцейської діяльності у населених пунктах створює правову невизначеність. Так, стаття 2(3)(а) Регламенту (ЄС) 2018/1139 вже передбачила правовий механізм виключення поліцейських польотів зі сфери цивільного авіаційного регулювання [19], проте в українському законодавстві відповідного спеціального правового режиму ще не закріплено.

Закон України «Про правовий режим воєнного стану» від 12 травня 2015 р. № 389-VIII (статті 6, 8) [20], Указ Президента України від 24 лютого 2022 р. № 64/2022 та подальші укази про продовження воєнного стану в країні. Так, на законодавчому рівні закріплено, що у зв'язку зі введенням воєнного стану «можуть обмежуватися конституційні права і свободи людини і громадянина, передбачені статтями 30–34, 38, 39, 41–44, 53 Конституції України» [20]. При цьому застосування БпАС суб'єктами сектору безпеки і оборони здійснюється у спеціальному порядку, що підлягає погодженню з Генеральним штабом Збройних сил України, СБУ та Державіаслужбою [12]. Однак комплексного публічного регламенту дій Національної поліції щодо використання БпАС в умовах дії воєнного стану і досі не затверджено.

З урахуванням викладеного пропонуємо авторське визначення поняття «безпілотні авіаційні системи Національної поліції України» – це комплекси, що складаються з безпілотних повітряних суден, станцій дистанційного керування, каналів командування і зв'язку та допоміжного обладнання, які належать на праві оперативного управління органам Національної поліції та використовуються як спеціальні технічні засоби для виконання превентивних поліцейських заходів, реагування на правопорушення, документування доказів та забезпечення публічної безпеки і порядку.

Міжнародно-правова база застосування БпАС у діяльності поліції формується у трьох взаємопов'язаних площинах: 1) право Європейського Союзу; 2) практика Європейського суду з прав людини (далі – ЄСПЛ); 3) національне регулювання провідних європейських держав та США.

Норми права Європейського Союзу запроваджують термінологічну ясність у питанні дослідження і використання БпАС. У європейському авіаційному праві (EASA) поліцейські та інші державні польоти належать до категорії «state aircraft operations» – державні повітряні судна. Відповідно до пункту (28) статті 3 Регламенту (ЄС) № 2018/1139 про спільні правила у галузі цивільної авіації та про створення Агентства з безпеки польотів Європейського Союзу визначено, що «безпілотне повітряне судно – це будь-який літальний апарат (повітряне судно), який експлуатується або призначений для експлуатації

в автономному режимі або за допомогою обладнання для дистанційного керування без пілота на борту» [19].

У Імплементативному регламенті (ЄС) № 2019/947 визначено правила та процедури експлуатації безпілотних літальних апаратів для цивільного використання, широко відомих як «дрони». Цей документ замінив чинні національні правила в країнах-членах ЄС і встановив правові рамки як для комерційних дронів, так і для безпілотників розважального характеру. В документі використовується поняття «безпілотна літальна система» (UAS), що означає «комплекс, що включає безпілотне повітряне судно та обладнання для його дистанційного керування» для цивільного використання [21]. Розмежування вказаних дефініцій є дуже важливим у правовому аспекті, адже у першому нормативному документі йдеться лише про сам літальний апарат, втім як термін «UAS» у другому документі включає у себе увесь комплекс, який охоплює безпілотний літальний апарат (тобто повітряне судно), наземну станцію керування, лінії передачі даних та допоміжне обладнання. Власне, Імплементативний регламент є складовою частиною ширшої нормативно-правової бази, спрямованої на гармонізацію правил експлуатації дронів у державах-членах Європейського Союзу.

Особливе значення має стаття 57 Регламенту (ЄС) № 2024/1689 (відомого як «EU AI Act» – Угода між Україною та ЄС про спільний авіаційний простір), яка зобов'язує держави-члени ЄС створювати спеціальні регуляторні «пісочниці» для штучного інтелекту [22]. Така «пісочниця» передбачає безпечні тестові технології, які дозволяють правоохоронним органам розробляти, випробовувати та перевіряти інноваційні ІІІ-системи (наприклад, алгоритми для розпізнавання образів чи аналізу ризиків) у співпраці з регуляторами перед їхнім виходом на ринок (у контрольованих умовах) без ризику отримати штраф за ненавмисне порушення встановлених Регламентом жорстких правил і обмежень для систем біометричної ідентифікації в реальному часі у публічних місцях у правоохоронних цілях [22]. На нашу думку, запровадження «пісочниці» для пілотних поліцейських проєктів зі штучним інтелектом у роботі українських поліцейських дозволить контролювано тестувати системи розпізнавання облич, виявлення зброї, аналізу поведінки людей на масових заходах, участь експертів, представників громадськості та Уповноваженого Верховної Ради України з прав людини у здійсненні контролю за законністю дій поліції (з обов'язковою публічною звітністю).

Своєю чергою Регламент (ЄС) № 2021/664 (U-space) запроваджує уніфікований цифровий простір для безпечної інтеграції безпілотних авіаційних систем у загальну європейську авіаційну систему. Цей документ забезпечує автоматизацію трафіку БпАС з обов'язковою мережевою ідентифікацією, геоінформованістю та авторизацією польотів, щоб безпілотники могли безпечно літати поряд із пілотованими літаками [23].

Особливої актуальності набувають питання правомірного застосування поліцейських БпАС у світлі практики Європейського суду з прав людини. Серед рішень ЄСПЛ, що мають визначальне значення для регулювання застосування в поліцейській діяльності, слід, зокрема, виокремити рішення у декількох справах, які сформулювали жорсткі вимоги до запровадження норм закону у сфері технічного спостереження за приватним життям людини, її житлом у рамках розвідувальної діяльності.

Так, у рішеннях у справі «Біг Бразер Воч» та інших проти Сполученого Королівства (об'єднані справи

58170/13, 62322/14 and 24960/15) від 25 травня 2021 р. Європейський суд з прав людини визнав, що Велика Британія порушила статтю 8 Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод [24]. Суд сформулював вісім мінімальних гарантій, які має передбачати закон, що дозволяє системне технічне спостереження: чіткість визначення правопорушень, визначеність категорій осіб, обмеження тривалості, процедури дослідження і зберігання даних, умови передачі третім сторонам, знищення даних, незалежний нагляд, повідомлення про спостереження. Також Суд підкреслив, що «державні органи користуються широкою свободою розсуду у визначенні режиму технічного перехоплення, проте режим має відповідати закону, бути чітким, доступним, передбачуваним і містити необхідні гарантії від зловживань» [24].

В історичному рішенні Апеляційного суду Англії та Уельсу у «Справі за позовом (Бріджеса) проти начальника поліції Південного Уельсу» від 11 серпня 2020 року (EWCA Civ 1058) суд визнав застосування поліцією автоматизованої системи розпізнавання облич (AFR – Automated Facial Recognition) незаконним одразу з трьох підстав: 1) порушення прав на приватність (Ст. 8 ЄКПЛ). Суд постановив, що використання технології не відповідало вимозі «згідно із законом». Законодавча база була надто розмитою, залишаючи завеликий рівень вільного розсуду для офіцерів поліції у прийнятті рішень щодо того: де саме розгортати системи відеоспостереження з розпізнаванням; і кого саме включати до списків спостереження; 2) неналежна оцінка впливу на захист даних (DPIA) відповідно до вимог Закону про захист даних Великої Британії («Data Protection Act», 2018 р.), що не охоплювала аналізу всього алгоритму та упередженості дій щодо втручання в права великої кількості перехожих; 3) невиконання обов'язку дотримання вимог рівності (PSED). Поліція порушила «Публічний секторний обов'язок щодо забезпечення рівності» (PSED) і не з'ясувала, чи має технологічне забезпечення алгоритмічні упередження на расовому чи гендерному ґрунті [25].

Отже, суд зазначив, що «використання безпілотних літальних апаратів (БПЛА) має серйозні наслідки для прав на приватність та захист даних, і ... чіткої правової бази, що регулює їх використання, не існує» [25]. Після цього рішення Колегія поліції розробила документ «Authorised Professional Practice (APP) – Unmanned Aerial Systems» (2023 р.), в якому детально викладено правові підстави для польотів, вимоги до пілотів та процедуру оцінки впливу на захист даних [24].

Конституційна рада Франції у рішенні від 20 січня 2022 р. уперше в Європі розглянула конституційність застосування БпАС у роботі поліції [5]. Зокрема, підтвердивши право поліції на використання БпАС, Рада встановила три застереження: заборона розпізнавання облич, право префекта припинити авторизацію в будь-який момент, обмеження строку зберігання даних 7 днів [5]. На виконання рішення Ради було прийнято Закон № 2022-52 від 24 січня 2022 року, яким було встановлено: шість чітко визначених цілей застосування поліцейських безпілотних літальних апаратів, обов'язкове отримання пілотом для будь-якого польоту дрона для фіксації та обробки зображень попереднього дозволу від уповноваженого представника держави – префекта, та принцип субсидіарності у разі застосування безпілотних апаратів (дотримання балансу між безпекою та фундаментальними свободами і правами людини) [26].

Цікавим є досвід Нідерландів, в яких зареєстровано понад 50 тисяч дронів, які використовуються не лише

в діяльності поліції, а і в інших сферах. Разом з місцевою владою поліція застосовує БпАС задля контролю за дорожнім рухом, забезпечення порядку в громадських місцях та аеропортах тощо. Проте Голландський орган захисту даних у 2021 року визнав, що використання поліцейських безпілотників (БпАС/дронів) для збирання відеоданих слід класифікувати як обробку, створює високі ризики для приватності громадян. В результаті на підставі європейських і нідерландських норм діяльність поліції щодо застосування БпАС повинна дотримуватися жорстких умов: 1) зобов'язання провести оцінку впливу на захист даних (DPIA) перед початком використання дронів з метою виявлення ризиків для прав людини та розробки заходів щодо їх мінімізації; 2) потреби отримання окремого законодавчого дозволу, адже часто діяльність поліції пов'язана зі стаціонарним або систематичним спостереженням, що фіксує великі масиви інформації та чутливі дані (наприклад, обличчя людей у натовпі); 3) дотримання принципу пропорційності (поліція може збирати такі дані лише тоді, коли це є абсолютно необхідним, і якщо інформацію неможливо отримати іншим шляхом (наприклад, за допомогою звичайних камер на стовпах); обов'язкове інформування громадськості про те, що ведуться польоти та відеозйомка (наприклад, за допомогою розміщення попереджувальних знаків) [6].

Висновки. На основі проведеного аналізу норм українського законодавства та європейського досвіду можемо дійти висновку, що сучасний стан української нормативно-правової бази щодо використання БпАС Національної поліції, виходячи зі специфіки повноважень структурних підрозділів Національної поліції в умовах воєнного стану, має певні проблемні аспекти, що включають у себе: правові колізії та прогалини у чинному законодавстві, ризики порушення прав і свобод громадян, невідповідність окремих положень законодавчих актів України стандартам та нормам права ЄС. В результаті чого напрями вдосконалення нормативно-правового регулювання застосування БпАС у діяльності Національної поліції України повинні включати комплекс організаційних і технічних заходів, а також внесення конкретних змін до чинного законодавства України.

По-перше, слід доповнити Закон України «Про Національну поліцію» окремою статтею під назвою «Підстави і порядок застосування поліцейських безпілотних повітряних суден (безпілотних авіаційних систем)», в якій пропонуємо: надати поняття «безпілотні авіаційні системи», класифікацію їх видів за рівнем ризику (низький, середній, високий), визначити вичерпний перелік напрямів застосування (превентивна діяльність, пошуково-рятувальні операції, реагування на дорожньо-транспортні події (ДТП), документування адміністративних і кримінальних правопорушень, контртерористична діяльність), обов'язковість процедури оцінювання впливу на захист персональних даних (DPIA) та оцінювання впливу на основоположні права (FRIA), запровадження моделі регуляторної «пісочниці» для поліцейських пілотних проєктів з елементами штучного інтелекту. З метою покращення державного та громадського контролю за законністю використання поліцейських БпАС також слід у законі закріпити обов'язковість контролю за правомірністю використання дронів та відповідальності уповноважених осіб, заборони польотів над житлом без судової санкції, надання щорічних публічних звітів про застосування БпАС.

По-друге, внесення змін до Повітряного кодексу України, передбачивши в ньому окремий розділ під

назвою «Особливості польотів безпілотних повітряних суден правоохоронних органів». У розділі слід закріпити: спеціальний дозвольний порядок для державних польотів; реєстр БпПС правоохоронних органів; правовий статус дистанційних пілотів-поліцейських повітряних суден, визначивши обсяг їхніх повноважень, кваліфікаційні вимоги до них відповідно до європейських стандартів та критерії оцінки діяльності; порядок взаємодії та координації дій Національної поліції з Державіаслужбою України, Генеральним штабом Збройних сил України та органами протиповітряної оборони в умовах воєнного стану. Ці пропозиції відповідають євроінтеграційним зобов'язанням України, що випливають з Угоди між Україною та ЄС про спільний авіаційний простір (2021 р.) та статусу кандидата у члени ЄС (червень 2022 р.).

По-третє, розробка та прийняття нової редакції Закону України «Про захист персональних даних» відповідно до норм ЄС, передбачивши окремі положення: про обробку відеоматеріалів, отриманих з поліцейських БпАС у публічному просторі (попереднє інформування громадськості, обмежені строки зберігання, заборона передавання без правової підстави); створення незалежного органу захисту персональних даних. Крім того, передбачити розширення повноважень Державіаслужби України як національного авіаційного органу для державних поліцейських БпАС, а також створення сучасного централізованого авіаційного підрозділу у системі МВС України (Центр авіаційної підтримки Національної поліції) задля координації закупівель, підготовки операторів і нагляду, створення незалежного органу захисту персональних даних тощо.

По-четверте, внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення. Так, стаття 251 КУпАП має бути доповнена окремим положенням про те, що матеріали, отримані за допомогою БпАС, у разі дотримання встановленого законом порядку прирівнюються до показань атестованих технічних приладів і мають доказову силу в адміністративному провадженні. Крім того, стаття 14-1 КУпАП має бути уточнена щодо можливості автоматичної фіксації правопорушень за допомогою сертифікованих БпАС поліції.

По-п'яте, затвердження спеціального відомчого нормативного документа – наказу МВС України «Про затвердження Порядку застосування безпілотних авіаційних систем Національної поліції України», який повинен містити, зокрема, такі положення, як: категорії БпАС поліції, технічні вимоги до обладнання; сертифікацію дистанційних пілотів; підготовка до польоту; виконання польоту; документування результатів; зберігання та використання даних; контроль і аудит; форми журналу польотів, шаблони DPIA / FRIA, технічні вимоги до обладнання; особливості застосування в умовах правового режиму воєнного стану.

Перспективи подальших наукових досліджень убагаються у формулюванні детальної моделі імплементації провідного міжнародного досвіду і правових засад застосування безпілотних авіаційних систем у роботі Національної поліції України та в українському правовому полі, у поглибленому аналізі правового механізму врегулювання польотів безпілотних повітряних суден правоохоронними органами, а також у дослідженні особливостей адміністративно-юрисдикційної практики застосування поліцейських БпАС в умовах правового режиму воєнного стану з огляду на стандарти Європейської конвенції про захист прав людини і основоположних свобод.

Список використаних джерел

1. Бандурка О. М., Науменко С. М., Шевченко Т. В. Нормативно-правове регулювання експлуатації безпілотних авіаційних комплексів при виконанні завдань Національної поліції України. *Вісник Кримінологічної асоціації України*. 2024. № 1 (31). С. 336–353. DOI: <https://doi.org/10.32631/vca.2024.1.28>
2. Звіт Національної поліції України про результати роботи у 2025 році. URL: <https://npu.gov.ua/static-objects/npu/sites/1/zvit-npu-2025.pdf>
3. Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони : Закон України від 16.09.2014 р. № 1678-VII. *Відомості Верховної Ради України*. 2014. № 40. Ст. 2021. (Зміни до Угоди див. в Рішеннях за № 3/2025 від 14.10.2025). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text
4. Kurtpinar E. Ö. Privacy's Sky-High Battle: The Use of Unmanned Aircraft Systems for Law Enforcement in the European Union. *Journal of Intelligent & Robotic Systems*. July 2024. Vol. 110(3). Art. 75. Pp. 10–99. DOI: <https://doi.org/10.1007/s10846-024-02071-w>
5. Michael L. Smith. Regulating Law Enforcement's Use of Drones: The Need for State Legislation. *Harvard Journal on Legislation*. (September 5, 2014 – Oct. 21, 2015). 52 Harv. J. on Legis. 423–454. DOI: <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2492374>
6. Van der Maarel S. “Drones for good”: innovation, meaning and remoteness in the Dutch police drone team. *Critical Studies on Security*. 2025. P. 1–18. DOI: <https://doi.org/10.1080/21624887.2025.2451458>
7. Lundgaard J. M. Reassembling operative policing: The introduction of drones in the Norwegian police. *International Journal of Police Science & Management*. 2023. Vol. 25. № 3. P. 313–323. DOI: <https://doi.org/10.1177/14613557231184693>
8. Слободська І. А., Юхимович М. І. Правове регулювання використання безпілотних літальних апаратів у цивільній авіації України. *Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. Наукові праці Національного авіаційного університету. 2022. № 4 (65). С. 30–36. DOI: <https://doi.org/10.18372/2307-9061.65.17036>
9. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо застосування правоохоронними органами безпілотних повітряних суден та протидії їх незаконному використанню : Закон України від 13.07.2023 № 3232-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3232-20>
10. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 48–49. Ст. 536. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>
11. Про Національну поліцію : Закон України від 02 липня 2015 р. № 580-VIII. *Офіційний вебсайт Верховної Ради України «Законодавство України»*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19>
12. Поліщук І. В., Меланіч В. В. Проблеми та перспективи правового регулювання створення і використання БПЛА в Україні. *Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. Наукові праці Національного авіаційного університету. 2024. № 3 (72). С. 27–33. DOI: <https://doi.org/10.18372/2307-9061.72.19050>
13. Конституція України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр>
14. Про затвердження Інструкції із застосування органами та підрозділами поліції технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису : Наказ МВС України від 18.12.2018 № 1026. Зареєстровано в Мін'юсті 11.01.2019 за № 28/32999. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0028-19>
15. Про захист персональних даних : Закон України від 01.06.2010 № 2297-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2010. № 34. Ст. 481. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2297-17>
16. Directive (EU) 2016/680 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 on the protection of natural persons with regard to the processing of personal data by competent authorities for the purposes of the prevention, investigation, detection or prosecution of criminal offences (Law Enforcement Directive). *Official Journal of the European Union*. L 119. 04.05.2016. P. 89. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2016/680/oj>
17. Кузнецов В. В., Сийплові М. В. Правове регулювання використання безпілотних повітряних суден: окремі аспекти імплементації досвіду ЄС. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Право*. 2026. Вип. 93, част. 5. С. 373–380. DOI: <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2026.93.5.48>
18. Про затвердження Положення про використання повітряного простору України : Постанова Кабінету Міністрів України від 06.12.2017 № 954. *Офіційний вебсайт Верховної Ради України «Законодавство України»*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954-2017-п#Text/>
19. Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council of 4 July 2018 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency. *Official Journal of the European Union*. L 212. 22.08.2018. P. 1. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>
20. Про правовий режим воєнного стану : Закон України від 12.05.2015 № 389-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 28. Ст. 250. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19>
21. Commission Implementing Regulation (EU) 2019/947 of 24 May 2019 on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft. *Official Journal of the European Union*. L 152. 11.06.2019. P. 45–71. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/947/oj
22. Regulation (EU) 2024/1689 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 laying down harmonised rules on artificial intelligence (Artificial Intelligence Act). *Official Journal of the European Union*. L. 12.07.2024. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1689/oj>
23. Commission Implementing Regulation (EU) 2021/664 of 22 April 2021 on a regulatory framework for the U-space. *Official Journal of the European Union*. L 139. 23.04.2021. P. 161–183. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2021/664/oj
24. Big Brother Watch and Others v United Kingdom : Judgment of the Grand Chamber of the European Court of Human Rights of 25 May 2021, Application No. 58170/13 et al. URL: <https://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-210077>
25. R (Bridges) v Chief Constable of South Wales Police [2020] EWCA Civ 1058. URL: <https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2020/08/R-Bridges-v-CC-South-Wales-ors-Judgment.pdf>
26. Décision n.№ 2021-834 DC du 20 janvier 2022. Conseil constitutionnel français. URL: <https://www.conseil-constitutionnel.fr/decision/2022/2021834DC.htm>

References

1. Bandurka, O. M., Naumenko, S. M. & Shevchenko, T. V. (2024). Normatyvno-pravove rehuliuвання ekspluatatsii bezpilotnykh aviatsiinykh kompleksiv pry vykonanni zavdan Natsionalnoi polit sii Ukrainy [Regulatory and legal framework for operating unmanned aircraft systems in the performance of the tasks of the National Police of Ukraine]. *Visnyk Kryminolohichnoi asotsiatsii Ukrainy – Bulletin of the Criminological Association of Ukraine*. 1(31), 336–353. <https://doi.org/10.32631/vca.2024.1.28> [in Ukrainian].
2. Zvit Natsionalnoi polit sii Ukrainy pro rezultaty roboty u 2025 rotsi [Report of the National Police of Ukraine on the results of its work in 2025]. (2025). Retrieved from <https://npu.gov.ua/static-objects/npu/sites/1/zvit-npu-2025.pdf> [in Ukrainian].
3. Pro ratyfikatsiiu Uhody pro asotsiatsiiu mizh Ukrainoiu, z odniiei storony, ta Yevropeiskym Soiuzom, Yevropeiskym spivtovarystvom z atomnoi enerhii i yikhnyimi derzhavamy-chlenamy, z inshoi storony: Zakon Ukrainy vid 16.09.2014 № 1678-VII [On the ratification of the Association Agreement between Ukraine, of the one part, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their Member States, of the other part: Law of Ukraine of 16.09.2014 No. 1678-VII]. (2014). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy – Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine*. 40, art. 2021. Retrieved from https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text [in Ukrainian].
4. Kurtpinar, E. Ö. (2024). Privacy's Sky-High Battle: The Use of Unmanned Aircraft Systems for Law Enforcement in the European Union. *Journal of Intelligent & Robotic Systems*. 110(3), art. 75, 10–99. <https://doi.org/10.1007/s10846-024-02071-w> [in English].
5. Smith, M. L. (2015). Regulating Law Enforcement's Use of Drones: The Need for State Legislation. *Harvard Journal on Legislation*. 52, 423–454. Retrieved from <https://ssrn.com/abstract=2492374>; <https://doi.org/10.2139/ssrn.2492374> [in English].
6. Van der Maarel, S. (2025). “Drones for good”: innovation, meaning and remoteness in the Dutch police drone team. *Critical Studies on Security*. 1–18. <https://doi.org/10.1080/21624887.2025.2451458> [in English].
7. Lundgaard, J. M. (2023). Reassembling operative policing: The introduction of drones in the Norwegian police. *International Journal of Police Science & Management*, 25(3), 313–323. <https://doi.org/10.1177/14613557231184693> [in English].
8. Slobodska, I. A., & Yukhymovych, M. I. (2022). Pravove rehuliuвання vykorystannia bezpilotnykh litalnykh aparativ u tsyvilnii aviatsii Ukrainy [Legal regulation of the use of unmanned aerial vehicles in the civil aviation of Ukraine]. *Yurydychnyi visnyk “Povitriane i kosmichne pravo”*. *Naukovi pratsi Natsionalnoho aviatsiinoho universytetu – Law Journal “Air and Space Law”*. *Scientific Works of the National Aviation University*, 4(65), 30–36. <https://doi.org/10.18372/2307-9061.65.17036> [in Ukrainian].
9. Pro vnesennia zmin do deiakykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo zastosuvannia pravookhoronnymy orhanamy bezpilotnykh povitrianykh suden ta protydii yikh nezakonnomu vykorystanniui: Zakon Ukrainy vid 13.07.2023 № 3232-IX [On amendments to certain legislative acts of Ukraine concerning the use of unmanned aircraft by law enforcement agencies and countering their illegal use: Law of Ukraine of 13.07.2023 No. 3232-IX]. (2023). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3232-20> [in Ukrainian].
10. Povitrianyi kodeks Ukrainy vid 19.05.2011 № 3393-VI [Air Code of Ukraine of 19.05.2011 No. 3393-VI]. (2011). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy – Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine*, 48–49, art. 536. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> [in Ukrainian].
11. Pro Natsionalnu polit siiu: Zakon Ukrainy vid 02.07.2015 № 580-VIII [On the National Police: Law of Ukraine of 02 July 2015 No. 580-VIII]. (2015). *Ofitsiyni vebсайт Verkhovnoi Rady Ukrainy «Zakonodavstvo Ukrainy» – Official website of the Verkhovna Rada of Ukraine “Legislation of Ukraine”*. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19> [in Ukrainian].
12. Polishchuk, I. V., & Melanich, V. V. (2024). Problemy ta perspektivy pravovoho rehuliuвання stvorennia i vykorystannia BPLA v Ukraini [Problems and prospects of legal regulation of the creation and use of UAVs in Ukraine]. *Yurydychnyi visnyk “Povitriane i kosmichne pravo”*. *Naukovi pratsi Natsionalnoho aviatsiinoho universytetu – Law Journal “Air and Space Law”*. *Scientific Works of the National Aviation University*, 3(72), 27–33. <https://doi.org/10.18372/2307-9061.72.19050> [in Ukrainian].
13. Konstytutsiia Ukrainy vid 28.06.1996 № 254к/96-VR [Constitution of Ukraine of 28.06.1996 No. 254к/96-BP]. (1996). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy – Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine*. 30, art. 141. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-бп> [in Ukrainian].
14. Pro zatverdzhennia Instruksii iz zastosuvannia orhanamy ta pidrozdilamy polit siiu tekhnichnykh prykladiv i tekhnichnykh zasobiv, shcho maiut funktsii foto- i kinozyomky, videozapysu, zasobiv foto- i kinozyomky, videozapysu: nakaz MVS Ukrainy vid 18.12.2018 № 1026 [On approval of the Instruction on the use by police bodies and units of technical devices and technical means with photo, film and video recording functions: Order of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine of 18.12.2018 No. 1026]. (2019). Zareiestrovano v Miniustii 11.01.2019 za № 28/32999 [Registered with the Ministry of Justice on 11.01.2019 under No. 28/32999]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0028-19> [in Ukrainian].
15. Pro zakhyst personalnykh danykh: Zakon Ukrainy vid 01.06.2010 № 2297-VI [On the protection of personal data: Law of Ukraine of 01.06.2010 No. 2297-VI]. (2010). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy – Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine*. 34, art. 481. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2297-17> [in Ukrainian].
16. Directive (EU) 2016/680 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 on the protection of natural persons with regard to the processing of personal data by competent authorities for the purposes of the prevention, investigation, detection or prosecution of criminal offences (Law Enforcement Directive). (2016). *Official Journal of the European Union*. L 119, 04.05.2016, p. 89. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2016/680/oj>
17. Kuznetsov, V. V., & Syiploki, M. V. (2026). Pravove rehuliuвання vykorystannia bezpilotnykh povitrianykh suden: okremi aspekty implementatsii dosvidu Yes [Legal regulation of the use of unmanned aircraft: certain aspects of implementing the EU experience]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Seriia: Pravo – Scientific Bulletin of Uzhhorod National University. Law, Series*. Is. 93, part 5, p. 373–380. DOI <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2026.93.5.48> [in Ukrainian].
18. Pro zatverdzhennia Polozhennia pro vykorystannia povitrianoho prostoru Ukrainy: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 06.12.2017 № 954 [On approval of the Regulation on the use of the airspace of Ukraine: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of 06.12.2017 No. 954]. (2017). *Ofitsiyni vebсайт Verkhovnoi Rady Ukrainy «Zakonodavstvo Ukrainy» – Official website of the Verkhovna Rada of Ukraine “Legislation of Ukraine”*. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954-2017-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].
19. Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council of 4 July 2018 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency. (2018). *Official Journal of the European Union*. L 212, 22.08.2018, p. 1. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>

20. Pro pravovyi rezhym voiennoho stanu: Zakon Ukrainy vid 12.05.2015 № 389-VIII [On the legal regime of martial law: Law of Ukraine of 12.05.2015 No. 389-VIII]. (2015). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy – Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine*. 28, art. 250. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19> [in Ukrainian].
21. Commission Implementing Regulation (EU) 2019/947 of 24 May 2019 on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft. (2019). *Official Journal of the European Union*. L 152, 11.06.2019, p. 45–71. Retrieved from https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/947/oj
22. Regulation (EU) 2024/1689 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 laying down harmonised rules on artificial intelligence (Artificial Intelligence Act). (2024). *Official Journal of the European Union*. L, 12.07.2024. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1689/oj>
23. Commission Implementing Regulation (EU) 2021/664 of 22 April 2021 on a regulatory framework for the U-space. (2021). *Official Journal of the European Union*. L 139, 23.04.2021, p. 161–183. Retrieved from https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2021/664/oj
24. Big Brother Watch and Others v. United Kingdom: Judgment of the Grand Chamber of the European Court of Human Rights of 25 May 2021, Application No. 58170/13 et al. (2021). Retrieved from <https://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-210077>
25. R (Bridges) v. Chief Constable of South Wales Police [2020] EWCA Civ 1058. (2020). Retrieved from <https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2020/08/R-Bridges-v-CC-South-Wales-ors-Judgment.pdf>
26. Décision n° 2021-834 DC du 20 janvier 2022. Conseil constitutionnel français [Decision No. 2021-834 DC of 20 January 2022. French Constitutional Council]. (2022). Retrieved from <https://www.conseil-constitutionnel.fr/decision/2022/2021834DC.htm> [in French].

Kazanchuk Iryna,

Candidate of Law Sciences, Professor,

Professor at the Department of Law of the Faculty of Humanities and Law

(National Aerospace University “Kharkiv Aviation Institute”, Kharkiv)

ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-4269-2749>

CURRENT STATUS AND DIRECTIONS FOR IMPROVING THE REGULATORY REGULATION OF THE USE OF UNMANNED AERIAL VEHICLES IN THE ACTIVITIES OF THE NATIONAL POLICE OF UKRAINE

This article is devoted to a comprehensive analysis of scientific doctrines regarding the definition of the term “unmanned aerial systems” and the state of compliance of Ukraine’s regulatory framework on the use of unmanned aerial systems (UAS) in police activities with European norms and standards. It has been established that the legal regime of martial law in Ukraine and the phased adaptation of national aviation legislation to European Union law have radically changed the role of UAS in the activities of the National Police: from an experimental tool, “unmanned aerial vehicles” have become an indispensable means of preventive, search-and-rescue, counterterrorism, and documentary-evidence-gathering activities of the police. The purpose of this article is to analyze the current state of legal regulation governing the use of unmanned aerial systems by the National Police and to formulate recommendations for its improvement, taking into account European integration processes and the specific features of the legal regime under martial law.

The author provides a definition of the term “unmanned aerial systems of the National Police of Ukraine,” which includes complexes consisting of unmanned aerial vehicles, remote control stations, command and communication channels, and auxiliary equipment, which are under the operational control of the National Police and are used as special technical means for carrying out preventive police measures, responding to offenses, documenting evidence, and ensuring public safety and order.

It is argued that the current legal framework governing the use of unmanned aerial systems by the National Police is fragmented and does not fully address the specific nature of the police’s powers across various areas. It is noted that the legal framework for the use of UAS in the work of the National Police of Ukraine constitutes a multi-level system consisting of constitutional, legislative, and subordinate norms of national law, norms of European Union law, and international aviation standards. At the same time, the international legal framework for the use of UAVs in police operations is formed across three interconnected areas: 1) European Union law; 2) the case law of the European Court of Human Rights (ECHR); 3) the national legislation of leading European countries and the United States.

Based on a comparative legal analysis of national and international legislation, it is proposed to amend the Law of Ukraine “On the National Police” by adding a special chapter titled “Grounds and Procedures for the Use of Police Unmanned Aerial Vehicles (Unmanned Aerial Systems),” as well as to supplement the Air Code with provisions on state flights by law enforcement agencies and to approve a Ministry of Internal Affairs order on the procedure for the use of UAS, including mandatory procedures for data protection impact assessments (DPIA) and fundamental rights impact assessments (FRIA).

Key words: *unmanned aerial vehicle (UAS), unmanned aerial vehicles, National Police, regulatory framework, aviation legislation, EU legal standards, personal data protection, European integration processes, DPIA/FRIA.*

Дата першого надходження статті до видання: 25.06.2026
Дата прийняття статті до друку після рецензування: 24.07.2026
Дата публікації (оприлюднення) статті: 14.10.2026