

ВІКТОРІЯ РЕЗНІКОВА

докторка юридичних наук, професорка, завідувачка кафедри економічного права та економічного судочинства Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка, м. Київ, Україна
ORCID 0000-0003-0149-0710

ВАЛЕРІЯ ПОЄДИНОК

докторка юридичних наук, професорка, професорка кафедри економічного права та економічного судочинства Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка, м. Київ, Україна
ORCID 0000-0002-1583-1312

АНАСТАСІЯ ГОЛОВАЧОВА

кандидатка юридичних наук, асистентка кафедри економічного права та економічного судочинства Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка, м. Київ, Україна
ORCID 0000-0002-2324-1371

УДК 346.2:629.735-059.2.001.36

DOI 10.37772/2518-1718-2025-2(50)-19

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ, ЗДІЙСНЮВАНОЇ З ВИКОРИСТАННЯМ БЕЗПІЛОТНИХ ЛІТАЛЬНИХ АПАРАТІВ (БПЛА)

Стаття присвячена комплексному дослідженню проблем та перспектив правового регулювання господарської діяльності, що здійснюється з використанням безпілотних літальних апаратів (БПЛА) в Україні. Визначено, що ефективне правове забезпечення цієї сфери є критично важливим для економіко-правового розвитку країни, охоплюючи широкий спектр галузей, таких як агробізнес, логістика, інфраструктура, безпека, медицина, енергетика та оборона. Підкреслено, що роль та значення БПЛА для національної економіки зростає, що обумовлює нагальну потребу в упорядкуванні правових відносин у B2G та B2B сегментах.

Визначено ключові ознаки безпілотного літального апарату з позиції господарсько-правової науки: відсутність пілота на борту, функціональна автономність або дистанційне управління, можливість виконання господарських (економічних) завдань, наявність технічної інфраструктури та програмного забезпечення, що робить БПЛА інфраструктурним об'єктом господарської діяльності, а також правова регламентація господарського обігу, що передбачає сертифікацію, державний контроль за подвійним використанням, спеціальний режим експорту/імпорту та необхідність реєстрації, обліку та страхування. З'ясовано, що критично важливою ознакою є обмеження щодо використання та зонального доступу, оскільки повітряний простір є об'єктом публічного права, а правила допуску для БПЛА суттєво відрізняються від пілотованих літальних апаратів.

Обґрунтовано доцільність існування окремого правового режиму для БПЛА у сфері господарювання, що зумовлена функціональною відмінністю БПЛА від інших об'єктів господарського обігу (як «гібридного об'єкта»), їх ризиковим характером, який вимагає специфічного регулювання (сертифікація, реєстрація, страхування відпо-

відальності, дозвільні процедури та регулювання кібербезпеки), а також інвестиційною та економічною значущістю БпЛА, що потребує забезпечення уніфікованого правового режиму власності, купівлі-продажу, оренди, застави та інвестиційного стимулювання. Додатково встановлено наявність міжнародної практики спеціалізованого регулювання в ЄС, США, Канаді та Японії, що підкреслює необхідність адаптації українського законодавства до міжнародних стандартів, зокрема Регламенту (ЄС) 2019/947 та стандартів EASA.

Проаналізовано потенційні ризики, пов'язані із запровадженням окремого правового режиму для БпЛА, серед яких виділено: ризик фрагментації нормативного поля та регуляторної неузгодженості; ризик надмірного регуляторного навантаження на бізнес; дублювання повноважень та конфлікт між регуляторами за відсутності чіткого інституційного розмежування; ризик передчасного впровадження без належної інфраструктури; ризик правового вакууму щодо нових технологічних модифікацій БпЛА; ризик юридичної відповідальності через прогалини у делегуванні ризику між учасниками ринку; міжнародно-правові ризики, пов'язані з невідповідністю міжнародним зобов'язанням України. Зроблено висновок, що зазначені ризики не є підставою для відмови від спеціального режиму, але вимагають стратегічного підходу, що включає узгодження з чинною нормативною базою, гнучкість, технологічну нейтральність, співрегулювання з бізнесом, поетапне впровадження та врахування міжнародного досвіду.

Ключові слова: транспортне право, транспортне законодавство, господарська діяльність, авіаційна діяльність, безпілотний літальний апарат, дозвіл, ліцензування, інновації, цифровізація, штучний інтелект, післявоєнне відновлення.

Постановка проблеми. Ефективне правове забезпечення здійснення господарської діяльності з використанням безпілотних літальних апаратів (надалі – БпЛА) є вкрай важливим і стратегічно необхідним для економіко-правового розвитку України у найближчі роки. Варто зауважити, що тут йдеться не про вузьку «авіаційну» галузь, а про трансгалузеву економічну модель, яка охоплює агробізнес, логістику, інфраструктуру, безпеку, медицину, енергетику, оборону тощо.

В умовах триваючої збройної агресії рф БпЛА стали невід'ємною частиною оборонної, розвідувальної й логістичної системи. Роль та значення БпЛА для економіки країни зростає щоденно. Суб'єкти господарювання приватного сектора економіки активно розробляють, постачають і обслуговують БпЛА, що викликає нагальну потребу в правовому регулюванні B2G та B2B сегментів. Очевидно, що БпЛА матимуть перспективу розвитку і в період післявоєнного відновлення, як то, наприклад, у сфері аграрного бізнесу (аерофотозйомка, точне землеробство), будівництва (моніторинг об'єктів), енергетики (обстеження ліній передачі) тощо. Очікується масове зростання обсягів господарського використання БпЛА – від доставки медикаментів до геоінженерії та екологічного моніторингу. Невійськові БпЛА можуть застосовуватися для розв'язання широкого кола завдань, виконання яких пілотованими літальними апаратами з різних причин недоцільно. Такими завданнями є: моніторинг повітряного простору, земної й водної поверхонь (спостереження за станом інфраструктури протяжних об'єктів; патрулювання різних зон і об'єктів; спостереження за рухом на залізничних і шосейних шляхах; контроль судноплавства; спостереження за посівами; пошук корисних копалин за допомогою спецзасобів зонду-

вання; метеорологічні спостереження; моніторинг небезпечних природних явищ; оцінка результатів стихійних лих і ліквідації їх наслідків; спостереження за дикими тваринами в заповідниках); екологічний контроль; керування повітряним рухом; реклама (використання БпЛА як носіїв реклами); контроль морського судноплавства; ретрансляція сигналів (передавання радіосигналів задля збільшення дальності дії каналів зв'язку; БпЛА як носій освітлювального обладнання, гучномовця; БпЛА як майданчик для вироблення або відбивання лазерного променя); доставка вантажів (пошти, інструментів і матеріалів на будівництво; ремонтні роботи, дозаправлення/підзарядка на важкодоступних об'єктах і віддалених автономних приладах (метеостанції, маяки тощо); розпорошення хімікатів та внесення добрив на полях; підтримка продуктами, пальниками, запчастинами тощо альпіністів, туристів, експедицій; евакуаційні заходи); художня фотографія; керування поведінкою живих істот («пастух» для табунів коней, отар овець тощо; відлякування зграй птахів від аеродромів) тощо. Україна також зобов'язана в контексті євроінтеграційного поступу привести у відповідність вітчизняне законодавство до вимог законодавства Європейського Союзу (далі – ЄС) про БпЛА (центральне місце у якому займає Регламент (ЄС) 2019/947 від 24 травня 2019 р. про правила та процедури використання безпілотних літальних апаратів), а також до стандартів EASA (Європейського агентства з авіаційної безпеки).

Відтак, **метою статті** є визначення особливостей правового забезпечення господарської діяльності з використанням БпЛА, що є невідворотно необхідним з погляду практики господарювання, безпеки та конкуренції. Це вимагає комплексного підходу: від визначення статусу БпЛА до податкового режиму; має

чітко виражену економіко-правову природу та перетинається з цифровізацією, інноваціями, державно-приватним партнерством. Глибоке та всебічне дослідження цієї теми надасть змогу доктринально обґрунтувати новий правовий режим, що стане опорою для розвитку однієї з найбільш інноваційних галузей української економіки.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідженням правового регулювання виробництва та використання БПЛА займалися такі вчені як: О.М. Шершаков М.А. Микитюк, В.В. Воронько, Григоров О.М., В.М. Бегма, Л.М. Невара, Л.Ю. Грекова, О.М. Стрільців, Г.А. Грищенко, А.Ю. Ковальчук та ін. Проте майже всі наукові публікації по цій темі пов'язані із виробництвом та використання БПЛА в цивільній авіації або для потреб армії, правоохоронних органів. Господарсько-правовий аспект використання БПЛА залишається мало дослідженим.

Виклад основного матеріалу. Найбільшого поширення в літературі набуло таке розуміння безпілотного літального апарата (БПЛА) (англ. unmanned aerial vehicle/UAV або remotely piloted vehicle/RPV) – це літальний апарат, який може злітати, здійснювати політ і сідати без фізичної присутності пілота на його борту. Політ БПЛА може здійснюватися під дистанційним керуванням людини-оператора, як віддалено пілотований літальний апарат, або з різним ступенем автономності, як-от допомога автопілоту, аж до повністю самостійного, який не передбачає втручання людини.

На нашу ж думку, **безпілотний літальний апарат (БПЛА)** з точки зору господарсько-правової науки та цілей господарського обороту може бути визначений як повітряний транспортний технічний засіб, сконструйований для виконання польотів без фізичної присутності пілота на борту, який функціонує в автономному режимі або дистанційно керується оператором, має визначені технічні характеристики, що забезпечують можливість виконання господарських, логістичних, технологічних, моніторингових, комунікаційних тощо функцій у цивільному або спеціалізованому секторі, та підлягає правовому режиму дозволу, декларування, сертифікації або ліцензування залежно від його маси, цільового призначення, режиму керування та сфери використання.

З означеного визначення вбачаються такі **ключові ознаки БПЛА**:

1) *відсутність пілота на борту*: на відміну від пілотованих літальних апаратів, керування здійснюється дистанційно або автоматично; виключає ризики для екіпажу та знижує витрати на підготовку пілотів;

2) *функціональна автономність або дистанційне управління*. Так, класифікація БПЛА залежить від

ступеня автономії: повністю автономні (у тому числі ШІ-польоти); напівавтономні (з періодичним втручанням оператора); дистанційно керовані. Правове значення ознаки автономності найбільш повно розкривається з погляду відповідальності (хто має нести відповідальність за шкоду, завдану БПЛА) та сертифікації;

3) *можливість виконання господарських (економічних) завдань*;

4) *наявність технічної інфраструктури та програмного забезпечення*, оскільки система включає не лише сам апарат, а й наземну станцію керування, комунікаційні канали, датчики, модулі, тобто БПЛА є інфраструктурним об'єктом господарської діяльності;

5) *правова регламентація господарського обігу*, оскільки БПЛА можуть бути: об'єктами сертифікації з точки зору відповідності стандартам безпеки; об'єктами держконтролю за подвійним використанням; товаром із спеціальним режимом експорту/імпорту; майном, яке підлягає реєстрації, обліку, страхуванню тощо;

6) *обмеження щодо використання та зонального доступу*. Це, як нам видається, критично важлива ознака, оскільки повітряний простір є об'єктом публічного права; правила допуску до повітряного простору для БПЛА суттєво різняться порівняно з пілотованими літальними апаратами.

Одним із найбільш дискусійних питань на сьогодні є **доцільність існування окремого правового режиму для БПЛА у сфері господарювання для потреб провадження господарської діяльності**. Така доцільність, на нашу думку, може бути обґрунтована як правовими, так і економіко-технологічними факторами, зокрема:

1) *функціональна відмінність БПЛА від інших об'єктів господарського обігу*, оскільки БПЛА: не є ані традиційним повітряним судном (через відсутність пілота), ані звичайним товаром, що підпадає під загальний режим згідно з Цивільним кодексом України [1]. БПЛА водночас: виконують складні технічні операції (моніторинг, доставка, обробка), підпадають під авіаційне, митне, податкове правове регулювання, правове регулювання зовнішньо-економічної діяльності, і залучаються до господарського обігу як інфраструктурні об'єкти (через інтеграцію з ІТ, логістикою, агросектором тощо). Універсальний правовий режим не враховує функціональної складності БПЛА як «гібридного об'єкта» (обладнання, програмне забезпечення, зв'язок, оператор);

2) *ризиковий характер БПЛА потребує специфічного правового регулювання*. БПЛА, як видається, є джерелом підвищеної небезпеки з точки зору: фізичної безпеки: зіткнення з людьми, майном, літаками; інформаційної безпеки: доступ до об'єктів кри-

тичної інфраструктури та персональних даних; екологічної безпеки: викиди, шум, втручання у дику природу; національної безпеки: подвійне використання, розвідка, військові дії. У зв'язку з цим правовий режим БпЛА має передбачати: сертифікацію типів БпЛА; реєстрацію та облік суб'єктів господарювання, що їх експлуатують; страхування відповідальності; дозвільні процедури щодо повітряного простору; регулювання кібербезпеки управління БпЛА;

3) *інвестиційна та економічна (господарська) значущість БпЛА вимагає забезпечення правового режиму обігу*. БпЛА вже є: об'єктами лізингу; об'єктами амортизації; майновими правами в ІТ-сфері (софт до БпЛА); засобами здійснення підприємницької діяльності тощо. Відповідно: БпЛА мають бути інвентаризованими господарськими активами; повинні мати уніфікований правовий режим власності, купівлі-продажу, оренди, застави, експорту, інвестиційного стимулювання; необхідні норми спеціального нормативно-правового акту, які б визначали: господарську діяльність із застосуванням БпЛА; правовий режим технологічних об'єктів підвищеного ризику; умови інтеграції БпЛА в цифрову економіку;

4) *Наявність міжнародної практики спеціального регулювання*. У країнах ЄС, США, Канаді, Японії: створено окремі правові режими БпЛА, діє градація БпЛА за ризиком, функцією, масою, а не за загальним повітряним правом, господарська експлуатація (наприклад, агродрони, логістика) підпадає під окремі процедури дозвільного характеру. Україна також, адаптуючи законодавство до *acquis* ЄС, має: включити БпЛА до унормованого господарського обороту (захист прав інвесторів, відповідальність за шкоду завдану БпЛА, податкові режими, стандартизація, державна підтримка тощо). Необхідно також розробити та прийняти спеціальне законодавство, яке визначатиме: суб'єктний склад відносин з використання БпЛА в господарському обороті, умови провадження господарської діяльності з використанням БпЛА, реєстрацію та постановку на облік (податковий, бухгалтерський тощо) БпЛА як основного засобу, нагляд і контроль за господарською діяльністю з їх використання.

Вважаємо, що успішне запровадження окремого правового режиму дозволить Україні не лише адаптуватися до стандартів ЄС, а й стати регіональним хабом технологій БпЛА. Це загалом дозволить визначити категорії господарських операцій з БпЛА; встановити стандарти безпеки, сертифікації, експлуатації; запровадити реєстрацію/облік та режим експорту/імпорту для суб'єктів господарювання; забезпечити правовий захист операторів та клієнтів, включно з відповідальністю за збитки, неякісні по-

слуги, втрату контролю тощо; надати можливість пільгового кредитування, страхування, залучення грантів для інноваційних підприємств тощо. Запровадження окремого правового режиму для БпЛА у сфері господарювання, безумовно, було б прогресивним кроком, однак він супроводжується юридичними, економічними, технологічними та інституційними ризиками, які варто врахувати при формуванні відповідної регуляторної політики, що відчутно ускладнює та затягує процес. Так, наприклад, існує *ризик фрагментації нормативного поля* (регуляторної неузгодженості). Впровадження окремого правового режиму без належної інтеграції та взаємоузгодження з наявним нормативно-правовим масивом актів, як то: Повітряний кодекс України [2], Цивільний кодекс України, Закон України «Про ліцензування видів господарської діяльності» [3], податкове законодавство, законодавство про бухгалтерський облік та фінансову звітність суб'єктів господарювання тощо, може створити нормативний дуалізм і спричинити численні колізії між загальним та спеціальним регулюванням. Це може мати наслідком правову невизначеність щодо обліку, класифікації, контролю; конфлікти між повноваженнями регуляторів (наприклад, Державіаслужби, Міноборони, Держгеокадастру); складність застосування норм на практиці, особливо судами при вирішенні спорів. Можливий і *ризик надмірного регуляторного навантаження на бізнес*, оскільки жорсткий спеціальний режим (наприклад, дозвільна система, сертифікація, страхування, ліцензування тощо) може відлякувати малий та середній бізнес, особливо в агросекторі, логістиці, ІТ-сфері тощо. Це, своєю чергою, може спричинити зниження інноваційної активності; перехід у тіньовий сектор (використання БпЛА без належної реєстрації або сертифікації); гальмування розвитку нових ринків (агродрони, дрони-доставки, картографія, безпека тощо). Ще один можливий ризик – це *дублювання повноважень і конфлікт між регуляторами*. У разі відсутності чіткого інституційного розмежування, може виникнути конкуренція між органами державної влади, що претендуватимуть на контроль над БпЛА та провадження господарської діяльності з їх використання (Мінінфраструктури, Міноборони, Держспецзв'язку, Мінекономіки, ДПС тощо). Небажаним наслідком може стати регуляторна плутанина; адміністративне навантаження на суб'єктів господарювання; зниження довіри до регуляторного середовища. *Ризик передчасного впровадження без належної інфраструктури*: створення спеціального режиму без попереднього забезпечення цифрової інфраструктури, стандартів, навчання персоналу, інтероперабельності може призвести до формалізації закону без реального ефекту. Це може призвести до декларативності правового режиму; невиконання

суб'єктами господарювання закону через відсутність матеріальних та цифрових інструментів реалізації; дискредитації ідеї спеціального регулювання. Можливим є і *ризик правового вакууму щодо нових технологічних модифікацій БпЛА*: швидка еволюція БпЛА (ШП-БпЛА, гібридні моделі та ін.) може зробити спеціальний режим застарілим одразу після прийняття, якщо він не передбачатиме гнучких, технологічно-нейтральних норм і це призведе до: правової неохопленості нових технологій; необхідності термінових змін або тлумачень; зниження правової стабільності. *Ризик юридичної відповідальності – прогалини у делегуванні ризику*. Йдеться про відсутність чіткої моделі відповідальності між власником БпЛА, оператором, розробником програмного забезпечення, виробником обладнання тощо. *Міжнародно-правові ризики*: невідповідність окремого режиму БпЛА міжнародним зобов'язанням України (наприклад, Конвенції ІКАО, Угодам з ЄС, стандартам НАТО, режимам контролю за експортом технологій подвійного призначення). Як можливий негативний наслідок, – блокування імпорту/експорту БпЛА, претензії з боку партнерів або інвесторів, складність у гармонізації стандартів. Таким чином, запровадження окремого правового режиму для БпЛА у сфері господарювання для врегулювання здійснення господарської діяльності з їх використанням є доцільним, однак потребує стратегічного підходу з попереднім аналізом ризиків: узгодження з чинною нормативною базою; гнучкості, технологічна

нейтральність; співрегулювання із бізнесом; поетапне впровадження з пілотними проєктами; врахування міжнародного досвіду та стандартів ЄС/ІКАО. Описані нами ризики безумовно не є підставою для відмови від спеціального режиму, але мають бути попереджені через інституційно грамотно сформульовану правову модель, з урахуванням поточної фази війни, потреб відбудови та перспектив євроінтеграції України.

Висновок. Правове врегулювання господарської діяльності з використання БпЛА потребує концептуального осмислення, міжгалузевої координації та поступової імплементації європейських підходів, адаптованих до національних реалій. Доцільність створення окремого правового режиму для БпЛА у сфері господарювання, враховуючи їх функціональну відмінність, ризиковий характер та економічну значущість, не піддається сумніву. Такий режим має забезпечити правову визначеність, стимулювати інвестиції та інновації, а також гармонізувати українське законодавство зі стандартами ЄС та міжнародними нормами. Проте, його впровадження вимагає комплексного підходу, що передбачає подолання потенційних ризиків, таких як фрагментація нормативного поля, надмірне регуляторне навантаження, дублювання повноважень регуляторів та правовий вакуум щодо нових технологій. Успішна реалізація цього процесу залежить від узгодження з чинною нормативною базою, гнучкості регулювання, співпраці з бізнесом та поетапного впровадження.

ЛІТЕРАТУРА

1. Цивільний кодекс України від 16.01.2003, № 435-IV : станом на 09.04.2025. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 28.06.2025).
2. Повітряний кодекс України від 19.05.2011, № 3393-VI: станом на 15.11.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення: 28.06.2025).
3. Про ліцензування видів господарської діяльності : Закон України від 02.03.2015, № 222-VIII : станом на 05.01.2025. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-19#Text> (дата звернення: 28.06.2025).

REFERENCES

1. Civil Code of Ukraine, № 435-IV (2003, January 16) Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> [in Ukrainian].
2. Air Code of Ukraine, № 3393-VI (2011, May 19) Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> [in Ukrainian].
3. Law of Ukraine On licensing of economic activities, № 222-VIII (2015, March 02) Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-19#Text> [in Ukrainian].

VICTORIA REZNIKOVA

Doctor of Law, Prof.,

Department Chair of Department of Economic Law and Dispute Resolution
of the Educational and Scientific Institute of Law
of Taras Shevchenko National University of Kyiv

VALERIA POIEDYNOK

Doctor of Law, Prof.,

Professor of the Department of Economic Law and Dispute Resolution of the Educational and Scientific
Institute of Law of Taras Shevchenko National University of Kyiv

ANASTASIIA GOLOVACHOVA

PhD in Law,

Assistant of the Department of Economic Law and Dispute Resolution of the Educational and Scientific
Institute of Law of Taras Shevchenko National University of Kyiv

**PROBLEMS AND PROSPECTS OF LEGAL REGULATION OF ECONOMIC ACTIVITIES
CONDUCTED WITH THE USE OF UNEMPLOYED AIRCRAFT (UAV)**

Statement of the problem. Effective legal support of economic activities using unmanned aerial vehicles (hereinafter - UAVs) is extremely important and strategically necessary for the economic and legal development of Ukraine in the coming years. It is worth noting that this is not a narrow "aviation" industry, but a trans-sectoral economic model that covers agribusiness, logistics, infrastructure, security, medicine, energy, defense, etc. The role and importance of UAVs for the country's economy is growing every day. Business entities in the private sector are actively developing, supplying and servicing UAVs, which creates an urgent need for legal regulation of the B2G and B2B segments. Obviously, UAVs will have prospects for development during the post-war recovery period, such as in the agricultural business (aerial photography, precision farming), construction (facility monitoring), energy (inspection of transmission lines), etc. In the context of its European integration progress, Ukraine is also obliged to bring its domestic legislation in line with the requirements of EU legislation on UAVs (the central part of which is Regulation (EU) 2019/947 of May 24, 2019 on rules and procedures for the use of unmanned aerial vehicles), as well as with the standards of EASA (European Aviation Safety Agency).

The purpose of the article is to determine the specifics of legal support for economic activities involving the use of UAVs, which is inevitably necessary from the perspective of business practice, security and competition.

Analysis of recent research and publications. The legal regulation of the production and use of UAVs has been studied by such scholars as: O.M. Shershakov, M.A. Mykytyuk, V.V. Voronko, O.M. Hryhorov, V.M. Begma, L.M. Nevara, L.Y. Grekova, O.M. Striltsiv, H.A. Hryshchenko, A.Y. Kovalchuk, and others. However, almost all scientific publications on this topic are related to the production and use of UAVs in civil aviation or for the needs of the army and law enforcement agencies. The economic and legal aspect of the use of UAVs remains poorly understood.

Summary of the main material. The article is devoted to a comprehensive study of the problems and prospects of legal regulation of economic activities carried out with the use of unmanned aerial vehicles (UAVs) in Ukraine. The authors identifies the key features of an unmanned aerial vehicle from the perspective of economic and legal science: absence of a pilot on board, functional autonomy or remote control, the ability to perform economic (economic) tasks, availability of technical infrastructure and software which makes a UAV an infrastructure object of economic activity, as well as legal regulation of economic circulation which provides for certification, state control over dual use, special export/import regime and the need for a license to operate a UAV. It is found that a critical feature is restrictions on the use and zonal access, since airspace is an object of public law, and the rules of admission for UAVs differ significantly from manned aircraft. The authors substantiates the expediency of having a separate legal regime for UAVs in the economic sphere, which is due to the functional difference of UAVs from other objects of economic circulation (as a "hybrid object"), their risky nature which requires specific regulation (certification, registration, liability insurance, permitting procedures and cybersecurity regulation), as well as the investment and economic significance of UAVs, which requires ensuring a unified legal regime for ownership, sale, lease, pledge and investment. Potential risks associated with the introduction of a separate legal regime for UAVs are analyzed.

Conclusion. The legal regulation of economic activities involving the use of UAVs requires conceptual understanding, intersectoral coordination and gradual implementation of European approaches adapted to national realities. The expediency of creating a separate legal regime for UAVs in the business sector, given their functional difference, risky nature and economic significance, is beyond doubt. Such a regime should provide legal certainty, stimulate investment and innovation, and harmonize Ukrainian legislation with EU and international standards. However, its implementation requires a comprehensive approach that addresses potential risks such as regulatory fragmentation, excessive regulatory burden, overlapping regulatory powers, and a legal vacuum with respect to new technologies. The successful

implementation of this process depends on alignment with the existing regulatory framework, regulatory flexibility, cooperation with business, and a phased implementation.

Keywords: transport law, transport legislation, economic activity, aviation activity, unmanned aerial vehicle, permit, licensing, innovations, digitalization, artificial intelligence, post-war recovery

За ДСТУ 8302:2015 цю статтю слід цитувати:

Резнікова В., Поєдинок В., Головачова А. Проблеми та перспективи правового регулювання господарської діяльності, здійснюваної з використанням безпілотних літальних апаратів (БпЛА). *Право та інновації*. 2025. № 2 (50). С. 148–154.