

Дата поступления рукописи в редакцию: 14.05.2026 г.

DOI: 10.24412/2224-9133-2026-5-357-361

Дата принятия рукописи в печать: 19.06.2026 г.

САМОХИН Сергей Иванович,

Преподаватель кафедры профессиональной подготовки
Восточно-Сибирского института МВД России,
e-mail: sergejsamohin549@gmail.com

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ (НА ПРИМЕРЕ КВАДРОКОПТЕРОВ) В ОВД РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация. Выявлены недостатки и пробелы правового регулирования эксплуатации беспилотных летательных аппаратов (на примере квадрокоптеров), используемых для оперативной фото и видео съемки осмотра места происшествия в Органах внутренних дел Российской Федерации (далее – ОВД России). Установлены возможные трудности их использования в воздушном пространстве вблизи аэропортов и других стратегически важных объектов. Определена нормативная правовая база использования беспилотных воздушных судов в нашей стране. Установлено, что одним из основных является Федеральный закон от 19.03.1997 № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (далее – ВК РФ), в соответствии с которым обязательной сертификации должны подлежать абсолютно все беспилотные авиационные системы и (или) их элементы. Выявлено, что на данные воздушные суда сертификат летной годности должен выдаваться на основании простого сертификата либо акта оценки отдельно взятого воздушного судна. Установлено, что под данные правила подпадают и беспилотные авиационные системы и (или) их элементы, которые включают в себя беспилотные гражданские воздушные суда, имеющие максимальную взлетную массу до 30 килограммов. Определены административно-правовые аспекты использования технических средств фото и видео фиксации, на примере квадрокоптеров. Проанализированы административные санкции за нарушение требований действующего законодательства Российской Федерации, на основе которых операторами таких воздушных судов возможен выбор оптимального режима их использования.

Ключевые слова: административно-правовые аспекты, беспилотное воздушное судно, квадрокоптер, воздушное пространство, технические средства, нормативные правовые акты.

SAMOKHIN Sergey Ivanovich,

Lecturer, Department of Professional Training,
East Siberian Institute of the Ministry
of Internal Affairs of Russia

ADMINISTRATIVE AND LEGAL ASPECTS OF USING TECHNICAL MEANS IN THE INTERNAL AFFAIRS BODIES OF THE RUSSIAN FEDERATION (ON THE EXAMPLE OF QUADROCOPTERS)

Annotation. The article identifies some deficiencies and gaps in the legal regulation and operation of the unmanned aerial vehicles such as quadcopters which are used for quick photo and video shooting of the scene under inspection in the Internal Affairs Bodies of the Russian Federation. The article describes the possible difficulties in using the airspace near airports and other strategically important objects. In our country the regulatory legal framework for the use of unmanned aircraft is determined by the Federal Law of March 19, 1997 No. 60-FL "The Air Code of the Russian Federation" (referred to as the RF AC), according to which absolutely all unmanned aerial systems and (or) their elements must be subject to mandatory certification. It was revealed that the certificate of airworthiness for these aircraft should be issued on the basis of a simple

certificate or an act of assessment of a single aircraft. It has been established that unmanned aerial systems and (or) their elements, which include unmanned civil aircraft with a maximum take-off weight of up to 30 kilograms, also fall under these rules. The article determines some administrative and legal aspects of using technical means of photo and video recording, such as quadcopters, as an example. The article analyzes the administrative sanctions for violation of the requirements of the current legislation of the Russian Federation, on the basis of which the operators of such aircraft can choose the optimal usage mode.

Key words: *administrative and legal aspects, unmanned aircraft, quadcopter, airspace, technical means, regulatory legal acts.*

В настоящее время в Российской Федерации законодательная политика направлена на ужесточение правил использования всевозможных технических средств, в том числе и беспилотных воздушных суда. Однако зачастую в нормативных правовых актах правительства встречаются всевозможные неточности и пробелы, коллизии. Также имеет место быть и недостаточное, неполное описание того или иного момента, что, в свою очередь, может привести к неправильному толкованию, либо какой-либо другой путанице [3].

Так, с недавнего времени абсолютно все квадрокоптеры на законодательном уровне называются беспилотными воздушными судами [1, с. 16], и, следовательно, на их использование и обслуживание действуют определенные нормативные правовые акты, которые должны регламентировать все моменты, связанные с использованием воздушного пространства.

Эксплуатация квадрокоптеров в настоящее время регламентируются следующими нормативными правовыми актами:

- Федеральный закон от 19.03.1997 № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (далее – ВК РФ);
- Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» (далее – ПП №138);
- Федеральный закон от 13.06.1996 № 63-ФЗ «Уголовный кодекс Российской Федерации», статья 171.1 «Нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», статья 11.4. «Нарушение правил использования воздушного пространства».

Основным документом, определяющим использование квадрокоптеров, является Воздушный Кодекс РФ.

Так, статьей 32.5 ВК РФ определено, что беспилотное воздушное судно (далее по тексту БВС) — это такое воздушное судно, которое

управляется и контролируется пилотом, который находится вне борта данного воздушного судна, такой пилот называется внешним пилотом.

Стоит отметить, что прежде чем браться за управление абсолютно любым БВС, нужно убедиться в наличии и действительности всех нужных документов [2, с. 27].

Так, статья 8 ВК РФ определяет, что обязательной сертификации должны подлежать абсолютно все беспилотные авиационные системы и (или) их элементы. Исключением являются только такие беспилотные авиационные системы и (или) их элементы, которые включают в себя беспилотные гражданские воздушные суда.

Отметим, что на такие суда сертификат летной годности должен выдаваться на основании простого сертификата типа, либо акта оценки отдельно взятого воздушного судна. К этому параметру относятся и беспилотные авиационные системы и (или) их элементы, которые включают в себя беспилотные гражданские воздушные суда, имеющие максимальную взлетную массу до 30 килограммов.

Отсюда мы ясно видим, что должны получить сертификат летной годности, который, в свою очередь, выдается на основании сертификата типа, соответственно, в порядке, установленном федеральными авиационными правилами. Как следствие, встает справедливый вопрос: «Какими именно федеральными авиационными правилами, ведь в настоящее время это не один документ, их количество превышает несколько десятков?»

Предположим, что такой сертификат летной годности имеется, следующим шагом нужно узнать, как зарегистрировать интересующий нас летательный аппарат и, соответственно, получить допуск к его управлению.

Так, 33 статья ВК РФ, поясняет, что государственному учету должны подлежать абсолютно все гражданские БВС, имеющие максимальную взлетную массу от 250 граммов и до 30 килограммов, в обязательном порядке подлежат учету в соответствии с правилами, установленными Правительством Российской Федерации.

Соответственно должен возникнуть вопрос: «Где найти порядок учета БВС?». Вот тут-то и

всплывает неточность, о которой говорилось выше, ответа на данный вопрос в настоящее время нет, так как искомый порядок учета пока еще находится в стадии проекта.

Если говорить о допуске к управлению БВС, то тут все несколько проще. Так согласно 36 статье ВК РФ, допуском к управлению БВС будет являться наличие обычного сертификата летной годности.

Что касается максимальной высоты полетов при использовании БВС сотрудниками правоохранительных органов, важно отметить, что их деятельность связана с пресечением и раскрытием преступлений. Так, в статье 48 ПП №138 говорится, что абсолютно все полеты БВС над любыми населенными пунктами в целях пресечения и раскрытия различных преступлений могут выполняться на такой высоте, которая обеспечивает выполнение возложенных на правоохранительные органы задач в нужном объеме.

При этом ответственность за обеспечение безопасности выполнения полетов и маневров должна возлагаться на уполномоченное лицо, которое организует данные полеты. Также в некоторых случаях может быть разрешен взлет и посадка в границах населенных пунктов на такие площадки, сведения о которых могут быть не опубликованы в документах аэронавигационной информации, при обеспечении безопасности выполнения указанных действий уполномоченным лицом [4].

Однако в таких населенных пунктах, как Иркутск, этот вопрос крайне актуален по причине того, что аэропорт находится в черте города. И, соответственно, использование БВС в черте таких населенных пунктов вполне может создать определенные проблемы и трудности для движения воздушного транспорта.

В целях избегания вышеуказанных проблем и повышения безопасности полетов, пилот БВС бесспорно обязан предоставить план полета в региональный центр Единой системы Организации Воздушного Движения. А если пилот собирается осуществлять фото-видео фиксацию, то он, соответственно, обязан запросить разрешение в органах местного самоуправления [5].

Отметим, что это крайне неудобно и нецелесообразно для сотрудников правоохранительных органов, так как обычно, сложившаяся оперативная обстановка не терпит отлагательств, и, как следствие, нет времени на производство различных разрешений и всевозможных уведомлений [6].

В свете вышеизложенного можно сделать соответствующий вывод о том, что законодательство в сфере использования воздушного про-

странства различными БВС ОВД РФ крайне несовершенно. Это подтверждается неточностями в ссылках на Федеральные авиационные правила, разрозненностью самих правил, отсутствием порядка учета БВС.

Что касается ведомственного использования БПЛА, то этот вопрос также является открытым. Использование данных технических средств являлось бы неоспоримым плюсом при производстве осмотра места происшествия, связанного с большой площадью.

Так, яркими примерами полезности использования квадрокоптеров будут следующие варианты. Данные беспилотные летательные аппараты позволяют вести съемку с нужных точек и нужных ракурсов, вплоть до высоты птичьего полета, что позволяет производить быстрый анализ, например, более быстрое составление схемы ДТП, и наиболее точно детализировать причины и обстоятельства происшествия.

В случае больших по площади пожаров, квадрокоптеры бесспорно являются отличным подспорьем для производства как качественного осмотра места происшествия, так и для производства пожарно-технической экспертизы. Важно отметить и то, что в случае с другими преступлениями и происшествиями, данные беспилотные летательные аппараты позволяют отследить пути подхода и отхода преступников, помогают при планировании специальных операций. В других случаях, если имеется опасность для жизни и здоровья людей, то целесообразно использование подобных летательных аппаратов.

Так, в настоящее время сложилась определенная ситуация. В целом, сотрудников силовых структур она пока не касалась, но среди гражданского населения был уже не один прецедент. И этот прецедент состоит в том, что пилоты квадрокоптеров не регистрируют план полета, не имеют разрешение на данный вид деятельности, в результате чего граждане получают штрафы в соответствии со статьей 11.4, частью 1 КоАП РФ в размере от 20000 рублей, до 50000 рублей. Штраф от 100000 рублей, до 150000 рублей предусмотрен для должностных лиц и от 250000 рублей до 300000 рублей или административное приостановление деятельности на срок до 90 суток для юридических лиц [7].

За время развития популярности данного вида воздушных судн, произошло подобных случаев сотни. Наиболее часто встречаются случаи, когда пилоты не согласовывают план полета, как говорилось выше.

Судебная практика, относительно данного вопроса, сложилась следующим образом: апелляции по таким делам об административных нарушениях не подавались, пилоты просто пла-

тили полученный ими штраф. Стоит отметить и то, что так происходит не только касательно отсутствия плана полетов, так происходит относительно всех нарушений, связанных с БПЛА.

Второе по популярности нарушение, касающееся использования БПЛА, это отсутствие регистрации данного вида летательных аппаратов. Так, осенью 2017 года, Крымская транспортная прокуратура возбудила дело об административном правонарушении, а именно о нарушении правил использования воздушного пространства лицами, не наделенными в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства. Фабула дела была следующая: «В ходе проверки установлено, что 1 октября 2017 года в 19 часов 45 минут в районе мыса Тарханкут Черноморского района Республики Крым вблизи одной из воинских частей 27-летний уроженец г. Ялта осуществлял несанкционированный запуск и производил пилотирование беспилотного летального аппарата – квадрокоптера «DJI FANTOM 4».

В данном случае, конечно, привлекло внимание то, что пилот производил взлет неподалеку от воинской части, однако запрета на полеты на таком расстоянии от воинских частей нет.

В ходе судебного разбирательства было установлено, что пилот выполнял полет, не предоставив план полета в соответствующий орган организации воздушного движения. И, соответственно, виновное лицо, то есть пилот был привлечен к административной ответственности по части 1 статьи 11.4 КоАП РФ.

Что касается должностных лиц, коими являются сотрудники правоохранительных органов, то для них, подобное нарушение может наказываться административным штрафом в размере до 150 000 рублей в соответствии с данной же статьей КоАП РФ.

Важно отметить и то, что в настоящее время таких правонарушений становится меньше, хотя спрос на подобные БПЛА растет, и соответственно пользователей (пилотов), становится все больше. Даная тенденция положительна, но недостаточна, так как в правовой базе данного вопроса имеются пробелы.

Подводя итоги, можно сделать вывод о том, что в настоящее время нормативная правовая база устроена так, что процедура получения разрешения на полет может занимать значительное время. Которое, в свою очередь бесценно для сотрудников правоохранительных органов, ведь в промежутке времени, затраченного на получение разрешения и согласование плана полета, могут быть утрачены важные элементы вещной обстановки.

Так для обеспечения возможности беспрепятственного использования различных БПЛА правоохранительными органами, было бы важно создать межведомственный нормативный правовой акт, который помог бы исключить, или упростить сложную процедуру учета, запросов и уведомлений [8].

Список литературы:

[1] Догерти М. Дроны. Первый иллюстрированный путеводитель по БПЛА. М.: Эксмо, 2017. 224 с.

[2] Яценков В.С. Электроника. Твой первый квадрокоптер. Теория и практика. СПб.: БХВ-Петербург, 2016. 256 с.

[3] Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ // СЗ РФ. 1997. № 12. ст. 1383; Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации: постановление Правительства РФ от 11.03.2010 № 138 // СЗ РФ. 2010. № 14. ст. 1649.

[4] Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ // СЗ РФ. 1996. № 25. ст. 2954.

[5] Порядок использования беспилотных судов (БВС, БПЛА, беспилотники, дроны) [Электронный ресурс] // Федеральное Агентство Воздушного Транспорта. Росавиация. URL: <http://www.favt.ru/poryadok-ispolzovaniya-bespi-lotnyh-vozdychnih-sudov/> (Дата обращения: 20.05.2020).

[6] О полиции: Федеральный закон РФ от 07.02.2011 № 3-ФЗ // СЗ РФ. 2011. № 7. ст. 900.

[7] Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ // СЗ РФ. 2002. № 1 (ч. 1). ст. 1.

[8] Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации: приказ МВД России от 29.06.2005 № 511 // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2005. № 35.

References:

[1] Dougherty M. Drones. The first illustrated guide to UAVs. M.: Eksmo, 2017. 224 pp.

[2] Yatsenkov V.S. Electronics. Your first quadcopter. Theory and practice. St. Petersburg: BHV-Petersburg, 2016. 256 s.

[3] Air Code of the Russian Federation dated 19.03.1997 No. 60-FZ/NW of the Russian Federation. 1997. № 12. Art. 1383; On approval of the Federal rules for the use of airspace of the Russian Fed-

eration: Decree of the Government of the Russian Federation of 11.03.2010 No. 138//SZ RF. 2010. № 14. Art. 1649.

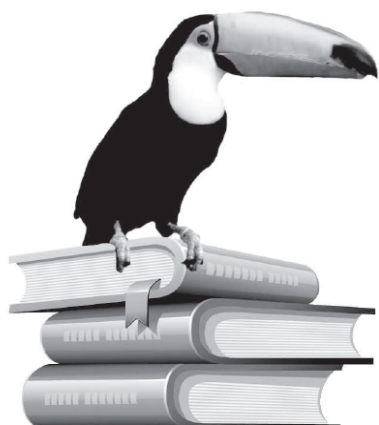
[4] Criminal Code of the Russian Federation of 13.06.1996 No. 63-FZ//SZ RF. 1996. № 25. Art. 2954.

[5] Procedure for the use of unmanned vessels (BVS, UAVs, drones, drones) [Electronic resource]// Federal Air Transport Agency. Rosaviatsia. URL: <http://www.favt.ru/poryadok-ispolzovaniya-bespilotnyh-vozdukhnykh-sudov/> (Дата обращения: 20.05.2020).

[6] On the police: Federal Law of the Russian Federation of 07.02.2011 No. 3-FZ//SZ RF. 2011. № 7. Art. 900.

[7] Code of Administrative Offenses of the Russian Federation of 30.12.2001 No. 195-FZ//C3 of the Russian Federation. 2002. No. 1 (part 1). Art. 1.

[8] Issues of organization of forensic examinations in forensic units of the internal affairs bodies of the Russian Federation: order of the Ministry of Internal Affairs of Russia of 29.06.2005 No. 511//Bulletin of regulatory acts of federal executive bodies. 2005. № 35.



ЮРКОМПАНИ

www.law-books.ru

Юридическое издательство
«ЮРКОМПАНИ»

Издание учебников,
учебных и методических
пособий, монографий,
научных статей.

Профессионально.

В максимально
короткие сроки.

Размещаем
в РИНЦ, E-Library.