

ЛЕМИНОВ Михаил Валерьевич,
старший преподаватель кафедры профессиональной подготовки
Восточно-Сибирского института Министерства внутренних дел
Российской Федерации,
e-mail: Leminov.mv@mail.ru

СЕМАГИН Андрей Владимирович,
Начальник кафедры специальной подготовки
Нижегородской академии Министерства внутренних дел
Российской Федерации,
e-mail: Ansemagin@gmail.com

ИВАШИН Виктор Николаевич,
старший преподаватель кафедры специальной подготовки
Нижегородской академии Министерства внутренних дел
Российской Федерации,
e-mail: vivashin15081926@gmail.ru

ТЕРЕХИН Андрей Владимирович,
старший преподаватель кафедры специальной подготовки
Нижегородской академии Министерства внутренних дел
Российской Федерации,
e-mail: terekhin_andrey@bk.ru

СТОЛЯРОВ Андрей Владимирович,
доцент, кафедры специальной подготовки
Нижегородской академии Министерства внутренних дел
Российской Федерации,
e-mail: milo78@list.ru

ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОДГОТОВКИ ОПЕРАТОРОВ БВС В СИСТЕМЕ МВД РОССИИ: ВЫЗОВЫ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЭПОХИ

Аннотация. Внедрение беспилотных авиационных систем кардинально меняет парадигму служебной авиации в правоохранительной сфере. Подготовка квалифицированных операторов БВС становится для МВД России стратегической задачей. Однако эффективность этого процесса напрямую упирается в гибкость и адекватность правового регулирования. В статье анализируются современные нормативные основы, ключевые проблемы и предложения по совершенствованию правового поля для подготовки специалистов, способных решать оперативно-служебные задачи с применением новейших авиационных технологий. Особое внимание уделяется коллизиям между традиционными нормами авиационного права и динамично развивающейся практикой применения беспилотных технологий в ведомственных условиях.

Ключевые слова: UAV, UAV operator, Russian Ministry of Internal Affairs, legal regulation, flight training, aviation legislation, educational standards, unmanned aviation, official activities, and digital transformation.

LEMINOV Mikhail Valerevich,
Senior lecturer Department of Professional Training
East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs
of the Russian Federation

SEMAGIN Andrey Vladimirovich,
Chief Department of special training
Nizhny Novgorod academy of the Ministry of Internal Affairs
of the Russian Federation

IVASHIN Victor Nikolaevich,
Senior Lecturer Department of special training
Nizhny Novgorod academy of the Ministry of Internal Affairs
of the Russian Federation.

TEREKHIN Andrey Vladimirovich,
Senior Lecturer Department of special training
Nizhny Novgorod academy of the Ministry of Internal Affairs
of the Russian Federation

STOLIYAROV Andrey Vladimirovich,
Associate Professor, Department of special training
Nizhny Novgorod academy of the Ministry of Internal Affairs
of the Russian Federation

LEGAL SUPPORT FOR TRAINING AIRCRAFT OPERATORS IN THE RUSSIAN MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS: CHALLENGES OF THE TECHNOLOGICAL ERA

Annotation. *The introduction of unmanned aerial systems (UAS) is radically changing the paradigm of service aviation in the law enforcement sector. The training of qualified UAS operators has become a strategic task for the Russian Ministry of Internal Affairs. However, the effectiveness of this process depends directly on the flexibility and adequacy of legal regulation. This article analyzes the current regulatory framework, key challenges, and proposals for improving the legal environment for training specialists capable of solving operational and service tasks using the latest aviation technologies. Special attention is paid to the conflicts between the traditional norms of aviation law and the dynamically developing practice of using unmanned technologies in departmental settings.*

Key words: *UAV, UAV operator, Russian Ministry of Internal Affairs, legal regulation, flight training, aviation legislation, educational standards, unmanned aviation, official activities, digital transformation.*

Глубинная трансформация технологической базы МВД России, неразрывно связанная с активным внедрением беспилотных летательных аппаратов в повседневную служебную практику, выдвигает на первый план вопрос кадрового обеспечения этого процесса. Беспилотники прочно вошли в арсенал средств, используемых для патрулирования, поиска лиц, мониторинга чрезвычайных ситуаций, документирования правонарушений и обеспечения безопасности массовых мероприятий [1, с. 45]. Данная тенденция закономерно требует адекватной трансформации всей системы подготовки соответствующих специалистов. Если традиционная подготовка пилотов пилотируемых воздушных судов имеет устоявшиеся десятилетиями четкие правовые и методические основы, регламентированные федеральными авиационными правилами и ведомственными инструкциями, то сфера подготовки операторов БВС в правоохранительных органах находится в стадии активного, но неравномерного формирования [2, с. 112]. Правовое обеспечение этого процесса характеризуется фрагментарностью, множественностью регулирующих актов разного уровня и зачастую внутренними противоречиями, что создает систем-

ные «узкие места» и препятствует созданию единого, эффективного и стандартизированного учебного контура. Актуальность исследования обусловлена необходимостью преодоления разрыва между быстро растущими оперативными потребностями в квалифицированных кадрах и медленно эволюционирующей нормативно-правовой базой.

1. Современная нормативная база: многослойность и системные коллизии.

Правовое поле, в котором осуществляется подготовка операторов БВС для нужд МВД России, представляет собой сложную мозаику, складывающуюся из нескольких взаимопересекающихся и не всегда согласованных уровней регулирования. Эта многослойность является источником как правовой определенности в одних аспектах, так и значительных сложностей в других.

Во-первых, это общегосударственное авиационное законодательство. Его краеугольными камнями являются Воздушный кодекс Российской Федерации и издаваемые в его развитие Федеральные авиационные правила (ФАП). Ключевая историческая проблема заключается в том,

что долгое время вся нормативная система ФАП была заточена исключительно под пилотируемую авиацию. Введение в 2023 году новых Федеральных авиационных правил полетов беспилотных воздушных судов (Приказ Минтранса России № 841) стало важным шагом вперед, установив общие для всех операторов правила игры [3]. Однако эти правила носят максимально общий характер и слабо учитывают специфику ведомственного применения, особенно в учебных целях. Они регламентируют, как можно летать, но практически не затрагивают вопросов, кого и как нужно готовить для таких полетов в рамках государственных органов.

Во-вторых, это отраслевое, или ведомственное, регулирование МВД России. Оно представлено внутренними приказами, наставлениями, руководствами и инструкциями, которые регламентируют применение авиации (как пилотируемой, так и беспилотной) в служебной деятельности. Основная характеристика этого пласта – его реактивность. Нормативные акты зачастую «догоняют» технологические реалии, принимаясь как ответ на возникшие практические потребности, а не как проактивная система [4, с. 23]. Критическим пробелом является отсутствие единого, систематизированного и концептуального нормативного акта, который бы четко определял статус оператора БВС как отдельной штатной единицы или специальной служебной позиции. Отсутствуют внятные формулировки его прав, обязанностей, служебной ответственности и, что наиболее важно, детализированных требований к уровню и содержанию профессиональной подготовки.

В-третьих, это сфера образовательного права, включающая Федеральные государственные образовательные стандарты (ФГОС) и профессиональные стандарты (Профстандарты). Профстандарт «Специалист по эксплуатации беспилотных авиационных систем» был утвержден и формально задает рамки квалификации [5]. Однако его практическая интеграция в ведомственные образовательные программы, реализуемые в вузах МВД и на курсах повышения квалификации, происходит медленно, фрагментарно и неравномерно. Возникает существенный разрыв между формальными квалификационными требованиями, прописанными в стандарте, и реальным содержанием учебного процесса, его материально-техническим и методическим обеспечением. Этот разрыв ставит под вопрос унификацию и признание квалификации выпускников разных учебных заведений системы.

2. Ключевые проблемы в правовом обеспечении подготовки.

На стыке указанных правовых слоев возникают системные, взаимосвязанные проблемы, которые тормозят развитие эффективной системы подготовки операторов БВС в МВД.

Первая и фундаментальная проблема – это неопределенность статуса «оператор БВС МВД». Является ли он в первую очередь авиационным специалистом, по аналогии с пилотом, что влечет за собой применение к нему строгих норм авиационного законодательства, включая особый порядок медицинского освидетельствования (ВЛЭК) и материальной ответственности за воздушное судно? Или он является техническим специалистом, инженером-оператором? А может быть, это сотрудник оперативного подразделения (ППС, уголовного розыска, ГИБДД), который просто получил дополнительную функцию и навык работы с техникой? От ответа на этот вопрос в правовом поле зависит выбор базового нормативного акта для регулирования всей цепи: от профотбора и обучения до допуска к полетам и определения границ ответственности. Сегодня этот вопрос зачастую решается на местном уровне, порождая правовой хаос [2, с. 115].

Вторая проблема напрямую вытекает из первой – это отсутствие типовых, унифицированных ведомственных программ подготовки. В пилотируемой авиации программы летной подготовки выстроены вокруг жестких требований ФАП-147 (подготовка авиационного персонала) и ФАП-128 (сертификация организаций, осуществляющих подготовку). Для БВС подобной детализированной сквозной системы нет. Подготовка операторов часто носит локальный, адаптивный, а иногда и «кустарный» характер. Каждое территориальное подразделение, учебный центр или вуз вынуждены самостоятельно, с нуля, создавать учебные программы. Это приводит к колоссальному разному в качестве, объеме и содержании обучения. Нет единых, закреплённых в нормативном акте, требований к минимальному количеству учебных часов, обязательному соотношению теории и практики, перечню отрабатываемых в ходе обучения типовых оперативно-тактических задач [6, с. 78].

Правовые и административные барьеры для организации полноценной практической подготовки. Ключевым элементом обучения является реальный налет. Однако организация учебных полетов БВС, особенно за пределами специально отведенных и оборудованных зон (а такие зоны есть далеко не везде), упирается в сложную и длительную процедуру получения разрешений на использование воздушного пространства (РИВП). Для курсантов и инструкторов это создает искусственный, но значительный дефицит реальной летной практики, подменяя ее сухой теорией. Нормативная база не предусматривает устойчи-

вых упрощенных или ускоренных процедур для регулярных учебных полетов, особенно на малых и средних БВС, в пределах закрытых ведомственных полигонов, на территориях аэродромов МВД или в специально выделенных для нужд Министерства районах [3].

Усложненная, «двойная» ответственность инструкторского состава. Инструктор, готовящий операторов БВС, несет повышенную ответственность не только за усвоение курсантами навыков пилотирования и применения полезной нагрузки, но и за их безупречное знание и неукоснительное соблюдение целого спектра законодательства. Речь идет о воздушном законодательстве (во избежание авиационных происшествий), об административном праве (например, при съемке в общественных местах), о законодательстве о персональных данных (при обработке изображений граждан), об авторском праве и т.д. [6, с. 82]. Единых методических и правовых руководств (guidelines) для инструкторов, которые бы структурировали этот объем знаний и помогали донести его до обучаемых, на сегодняшний день не разработано [4, с. 30].

Правовое обеспечение подготовки операторов БВС в МВД России заметно отстает от стремительного развития технологических возможностей и насущных оперативных потребностей. Сложившаяся ситуация с фрагментарным и противоречивым регулированием создает риски недостаточной квалификации персонала, нарушения законодательства в процессе обучения и, как следствие, снижения эффективности применения беспилотных технологий в служебной деятельности.

Для преодоления этого системного разрыва необходим комплекс последовательных и взаимосвязанных мер, направленных на формирование целостного правового поля.

Первоочередной мерой должна стать разработка и принятие специального Ведомственного приказа МВД России «Об утверждении Порядка подготовки и допуска к самостоятельной работе операторов БВС в системе МВД России». Этот акт должен стать стержневым документом, который установит сквозную процедуру: от единых критериев профессионального отбора и четких требований к состоянию здоровья (возможно, в виде адаптированного перечня требований ВЛЭК) до стандартизированной структуры учебных программ, унифицированного порядка итоговой аттестации и периодичности обязательного повышения квалификации. Именно в этом акте должен быть окончательно прописан статус оператора.

Второй ключевой шаг, обеспечивающий содержательное наполнение нормативных требований, — это разработка и утверждение единой

Типовой основной программы профессиональной подготовки и переподготовки операторов БВС для нужд МВД России. Данный документ должен являться концептуальным ядром ведомственного образовательного стандарта, производным от общего Порядка и детализирующим его требования. Разработка программы должна осуществляться в рамках обязательного межведомственного согласования. Согласование с Министерством транспорта России (Росавиацией) необходимо для обеспечения полного соответствия программы требованиям воздушного законодательства, федеральных авиационных правил, в том числе новым ФАП полетов БВС, а также для учета процедур организации воздушного движения. Согласование с Министерством науки и высшего образования РФ обеспечивает легитимность программы в рамках национальной системы образования, ее соответствие требованиям к структуре и объему дополнительных профессиональных программ, а также возможность последующего признания документов об образовании.

Вторая рекомендация - для адекватного отражения всего спектра оперативно-служебных задач и технологического разнообразия парка БВС, программа должна обладать четкой модульной архитектурой. В её основе должен лежать базовый (общепрофессиональный) модуль, формирующий универсальные компетенции: знание воздушного и административного законодательства, основ аэродинамики и конструкции БВС, правил эксплуатации и безопасности полетов, авиационной метеорологии. Последующее обучение должно строиться по принципу специализированных модулей, дифференцированных по двум ключевым признакам. Первый признак — классовая принадлежность БВС (малые, средние, тяжелые), определяющая различия в процедурах допуска к полетам, использовании воздушного пространства, материальной ответственности и применяемых технических регламентах. Второй признак — целевая специализация оператора, обусловленная характером решаемых задач. В этой связи необходимо выделить модули для подготовки, например, оператора-наблюдателя (патрулирование, розыск, сопровождение), оператора-картографа или оператора мониторинга (съемка местности, построение ортофотопланов, работа с ГИС в условиях ЧС), а также оператора-техника (эксплуатационное обслуживание, предполетная и послеполетная подготовка, диагностика). Каждый модуль должен содержать детализированный учебно-тематический план, перечень необходимых практических навыков, критерии оценки и требования к материально-техническому оснащению учебного процесса. Лишь такая структурированная и гибкая программа позволит осуществлять адресную и

качественную подготовку кадров, отвечающих конкретным служебным потребностям подразделений МВД [5].

Третья рекомендация касается устранения административных барьеров. Необходима работа на межведомственном уровне по упрощению процедур получения разрешений на использование воздушного пространства для учебных полетов. Это может быть достигнуто через заключение долгосрочных соглашений между МВД и Росавиацией о выделении постоянных учебных зон в воздушном пространстве на базе подведомственных МВД аэродромов, полигонов и иных территорий, с установлением для них упрощенного порядка запроса и получения РИВП [3].

Четвертое направление – легализация и стандартизация симуляционной подготовки. Требуется внесение соответствующих дополнений и изменений в ведомственные нормативные акты, которые бы признали время, отработанное на сертифицированных и аттестованных тренажерах и симуляторах, в качестве полноценной учебной нагрузки, засчитываемой в общий налет или в часы отработки навыков [6, с. 85].

Наконец, фундаментальным элементом модернизации образовательного контура является легитимация и формализация ключевой роли инструкторского состава. Для системного обеспечения качества подготовки требуется не просто выделение функций, а целенаправленное введение в штатные расписания авиационных подразделений и учебных центров МВД отдельной, самостоятельной штатной единицы «инструктор-оператор беспилотных воздушных судов». Создание данной должности должно стать правовой основой для формирования профессионального инструкторского корпуса, что повлечет за собой каскад необходимых регуляторных действий. В первую очередь, для этой позиции в установленном порядке должен быть разработан и утвержден отдельный, ведомственно-согласованный профессиональный стандарт. Данный стандарт должен содержать квалификационные требования, существенно превышающие базовые для линейного оператора БВС, включая обязательный опыт эксплуатационной деятельности, подтвержденный летной книжкой оператора БВС с определенным минимальным налетом (в часах или количестве выполненных заданий), а также сертифицированные педагогические компетенции. Профстандарт должен детально регламентировать трудовые функции, такие как проведение вводного, текущего и контрольного инструктажа, методическое обеспечение тренажерной и летной подготовки, разработка частных методик по отработке сложных элементов полета и оперативно-тактических сценариев, оценка действий

обучаемых и ведение учетно-отчетной документации. Параллельно требуется разработка и аккредитация специальной дополнительной профессиональной программы (программы профессиональной переподготовки) «Инструктор-методист летной подготовки на БВС». Эта программа должна быть направлена на формирование у будущих инструкторов углубленных знаний в области авиационной психологии, педагогики высшей школы, методики летного обучения, основ криминалистики и оперативно-розыскной деятельности (применительно к специфике применения БВС), а также навыков разбора и анализа летных происшествий (инцидентов) с БВС. Только такой комплексный подход – институционализация должности, стандартизация требований и специализированная подготовка – позволит создать правовые и кадровые условия для передачи знаний и навыков на качественно новом уровне, обеспечивающем преемственность, безопасность и высокую оперативную эффективность подготовки операторского состава. [4, с. 34].

Только такой системный и комплексный подход к формированию целостного, непротиворечивого и технологически ориентированного правового поля позволит превратить подготовку операторов БВС из текущей экспериментальной инициативы в потоковый, высококачественный и прогнозируемый процесс. Это станет надежным фундаментом для обеспечения МВД России компетентными кадрами, способными в полной мере использовать потенциал беспилотной авиации для эффективного выполнения служебных задач в условиях цифровой трансформации правоохранительной деятельности.

Список литературы:

- [1] Петров, А. В. Тактика применения беспилотных авиационных систем в служебной деятельности органов внутренних дел : монография / А. В. Петров, С. И. Васильев. – Москва : Юрлитинформ, 2021. – 156 с.
- [2] К вопросу о правовом статусе оператора беспилотного воздушного судна в системе МВД России / Е. Д. Семенов, М. П. Игнатьев // Вестник Московского университета МВД России. – 2022. – № 5. – С. 110–118.
- [3] Об утверждении Федеральных авиационных правил полетов беспилотных воздушных судов : Приказ Минтранса России от 15.11.2023 № 841 (ред. от 12.01.2024) // Официальный интернет-портал правовой информации. – URL: <http://publication.pravo.gov.ru> (дата обращения: 24.01.2026).
- [4] Нормативно-правовое и организационное обеспечение служебной подготовки в орга-

нах внутренних дел Российской Федерации : учебное пособие / под ред. В. А. Сидорова. – Санкт-Петербург : Санкт-Петербургский университет МВД России, 2020. – 189 с.

[5] Специалист по эксплуатации беспилотных авиационных систем : профессиональный стандарт № 2589, утв. Приказом Минтруда России от 10.11.2020 № 773н // КонсультантПлюс. – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 24.01.2026).

[6] Современные технологии в профессиональном обучении авиационного персонала : сборник научных трудов / отв. ред. К. Н. Фролов. – Краснодар : КВВАУЛ, 2023. – 204 с.

References:

[1] Petrov, A. V. Tactics of using unmanned aerial systems in the official activities of the internal affairs bodies: monograph/A. V. Petrov, S. I. Vasiliev. – Moscow: Yurlitinform, 2021. – 156 s.

[2] On the question of the legal status of the operator of an unmanned aircraft in the system of the Ministry of Internal Affairs of Russia/E. D. Semenov,

M. P. Ignatiev//Bulletin of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia. – 2022. – № 5. – S. 110-118.

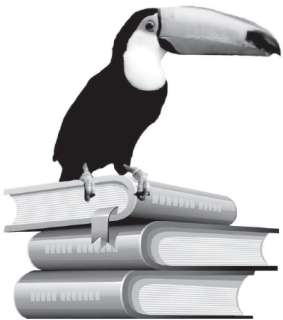
[3] On approval of the Federal Aviation Rules for Unmanned Aircraft Flights: Order of the Ministry of Transport of Russia of 15.11.2023 No. 841 (ed. 12.01.2024) //Official Internet portal of legal information. – URL: <http://publication.pravo.gov.ru> (access date: 24.01.2026).

[4] Regulatory and organizational support of official training in the internal affairs bodies of the Russian Federation: training manual/ed. V. A. Sidorov. – St. Petersburg: St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 2020. – 189 s.

[5] Specialist in the operation of unmanned aircraft systems: professional standard No. 2589, approved by By order of the Ministry of Labor of Russia dated 10.11.2020 No. 773n//ConsultantPlus. – URL: <http://www.consultant.ru> (access date: 24.01.2026).

[6] Modern technologies in professional training of aviation personnel: collection of scientific papers/rev. ed. K. N. Frolov. – Krasnodar: KVAUL, 2023. – 204 s.





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.