

Токарев Анатолий Анатольевич, студент, Белгородский государственный национальный исследовательский университет, г. Белгород

Научный руководитель: **Савельева Ирина Владимировна**, доцент кафедры уголовного права и процесса Белгородский государственный национальный исследовательский университет, г. Белгород

**ПРАВОВАЯ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬ ДЕФИНИЦИИ
БЕСПИЛОТНОГО ЛЕТАТЕЛЬНОГО АППАРАТА КАК ПРОБЛЕМА
УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ ПОЛИТИКИ**

Аннотация

Статья посвящена анализу понятия и правового статуса беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) в российском законодательстве. Рассматривается эволюция подходов к определению БПЛА в военных, научных и нормативных источниках, анализируются современные классификации беспилотных воздушных судов, закрепленные в отраслевом законодательстве и национальных стандартах. Обосновывается вывод о том, что отсутствие единой законодательной дефиниции БПЛА как предмета или орудия преступления создает серьезные сложности для правоприменительной практики и требует совершенствования уголовно-правового регулирования.

Annotation

The article is devoted to the analysis of the concept and legal status of unmanned aerial vehicles (UAVs) in Russian legislation. The evolution of approaches to the definition of UAVs in military, scientific and regulatory sources is considered, modern classifications of unmanned aircraft, fixed in industry legislation and national standards, are analyzed. The conclusion is substantiated that the lack of a unified legislative definition of UAVs as an object or instrument of crime creates serious difficulties for law enforcement practice and requires improvement of criminal law regulation.

Ключевые слова: беспилотный летательный аппарат, беспилотное воздушное судно, уголовно-правовая политика, классификация БПЛА, правовой статус, Воздушный кодекс РФ.

Keywords: unmanned aerial vehicle, unmanned aircraft, criminal law policy, classification of UAVs, legal status, Air Code of the Russian Federation.

В условиях специальной военной операции беспилотные летательные аппараты превратились не только в массовое средство ведения боевых действий, но и используются как средство совершения преступлений, однако их правовой статус остается неопределенным, что напрямую проецируется на уголовно-правовую квалификацию, поскольку отсутствие единой дефиниции БПЛА как предмета или орудия преступления создает серьезные сложности для правоприменительной практики. В условиях, когда количество применяемых дронов исчисляется десятками тысяч, а география атак охватывает практически все регионы страны, проблема четкого нормативного закрепления статуса БПЛА требует безотлагательного совершенствования уголовно-правовой политики. Формирование адекватной уголовно-правовой политики невозможно без четкого определения ключевого понятия «беспилотный летательный аппарат», что обуславливает необходимость анализа эволюции подходов к его определению и правовому статусу, критериев учета и классификации.

В правоприменительной практике и бытовом общении для обозначения рассматриваемых устройств нередко используются неофициальные наименования — «дрон»¹ или «квадрокоптер»². Однако эти термины не

¹ В переводе с английского *drone* означает «трутень» — самец пчелы, не собирающий мед. Термин стали использовать из-за характерного жужжания первых аппаратов, напоминавшего звук насекомого. Первое печатное упоминание слова «дрон» применительно к летательным аппаратам датируется 1946 годом (Drones Are Everywhere Now / URL: <https://www.merriam-webster.com/wordplay/how-did-drones-get-their-name>) (дата обращения 30.05.2026)

² По данным словарей, само слово *quadcopte* впервые было зафиксировано в английском языке в период с 1920 по 1925 год, причем изначально оно использовалось в значении

обладают юридической силой и не могут служить основой для уголовно-правовой квалификации.

Так, В. С. Фетисов с соавторами используют термин «беспилотная мобильная система» [15, с. 10–11], который, по мнению М. С. Фокина и Н. С. Рязанова, является наиболее точным переводом международного понятия «Unmanned vehicle» [16, с. 103–110]. Ряд исследователей применяют понятие «беспилотное транспортное средство», утверждая, что первый термин недостаточно точно передает сущность рассматриваемых средств именно как транспортных [9, с. 9–28]. В Федеральном законе «О полиции» применяется собирательный термин «беспилотный аппарат», объединяющий «беспилотные воздушные, подводные и надводные суда и аппараты, беспилотные транспортные средства и иные автоматизированные беспилотные комплексы» [17]. Представленная терминологическая неопределенность является серьезной преградой для эффективного правового регулирования.

Значительный интерес представляют военные источники. В «Авиационном справочнике» 1964 года приводится определение: «Беспилотным летательным аппаратом называется аппарат тяжелее воздуха, который совершает полет и выполняет поставленные задачи без экипажа на борту» [1, с. 415]. В Словаре военных терминов закреплено понятие «беспилотное средство воздушного нападения — летательный аппарат, управляемый автоматически, предназначенный для поражения наземных и морских объектов» [14]. М. Я. Василин относит к БПЛА дистанционно пилотируемые и автономно управляемые аппараты, а также управляемые ракеты [4, с. 4]. В справочнике Минобороны США БПЛА определяется как летательный аппарат без пилота, предназначенный для многократного применения и способный нести оружие [2, с. 8–17]. Для уголовно-правового анализа данные дефиниции имеют особую ценность, поскольку именно

«пилотируемый винтокрылый летательный аппарат» (Merriam-Webster / URL: <https://www.dictionary.com/browse/quadcopter>) (дата обращения 30.05.2026)

возможность использования БПЛА в качестве оружия порождает наиболее общественно опасные формы преступности.

Для гражданского оборота и, соответственно, для большинства уголовно-правовых ситуаций определяющее значение имеет легальная дефиниция, содержащаяся в отраслевом законодательстве. Согласно пункту 5 статьи 32 Воздушного кодекса РФ: беспилотное воздушное судно — «воздушное судно, управляемое, контролируемое в полете пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна (внешний пилот)» [5]. Данное определение фиксирует ключевой признак — дистанционное управление. Вместе с тем это определение не учитывает стремительное развитие полностью автономных систем. В доктрине предпринимаются попытки сформулировать более универсальное понятие. По мнению Д. А. Полетыкина, БПЛА — это вид воздушного судна, управляемого внешним пилотом либо выполняющего полет по программе ЭВМ или технологии искусственного интеллекта [12, с. 8].

Как обоснованно отмечают исследователи, «квалификация использования при совершении преступных деяний современных беспилотных летающих систем является одним из наиболее острых и спорных вопросов современной уголовно-правовой науки» [3, с. 113–119], прежде всего в силу того, что БПЛА могут использоваться с боевой нагрузкой, что порождает неопределенность в вопросе отнесения аппарата к оружию.

Изложенное подводит к выводу, что одного лишь легального определения БПЛА недостаточно для решения уголовно-правовых задач. Необходима детальная классификация беспилотных летательных аппаратов, которая позволила бы дифференцировать ответственность в зависимости от технических характеристик устройства и характера его применения.

Наиболее ранняя классификация содержится в «Авиационном справочнике» 1964 года, где А. Я. Суханов и А. А. Дегтярев систематизировали БПЛА по назначению, способу запуска, типу силовой установки, дальности и продолжительности полета [1]. А. Каримов и В. Ильин

предложили классификацию по массе, продолжительности и высоте полета, увязав параметры с общественной опасностью устройств [7].

Для уголовно-правовой практики первостепенное значение имеет разграничение гражданских беспилотников по взлетной массе — критерию, закрепленному в статье 33 Воздушного кодекса РФ: до 0,15 кг (не подлежат учету), от 0,15 до 30 кг (подлежат государственному учету), свыше 30 кг (подлежат регистрации) [5]. Именно весовой критерий (150 граммов) служит «юридическим порогом», отделяющим аппараты, не требующие учета, от подлежащих обязательной регистрации. Действующий ГОСТ Р 59517-2021 устанавливает требования по сертификации разработчиков и изготовителей беспилотных систем [6]. ПНСТ 1049-2026 вводит классификацию по продолжительности и высоте полета, способу управления, конструктивному типу [11].

Правовой статус БПЛА определяется системой нормативных актов: Воздушным кодексом РФ, Федеральными правилами использования воздушного пространства [13] и правилами учета. В соответствии со статьей 16 Воздушного кодекса для использования БПЛА установлен разрешительный порядок. Пункт 52 Федеральных правил вводит упрощенный порядок для БПЛА массой до 30 кг: полеты в пределах прямой видимости днем на высоте менее 150 м без разрешения [13]. Нарушение установленного порядка влечет административную ответственность по статьям 11.4 и 11.5 КоАП РФ [8].

Представленный анализ демонстрирует, что правовой статус БПЛА определяется сложным переплетением отраслевых норм воздушного, административного и, в перспективе, уголовного права. Отсутствие единой законодательной дефиниции БПЛА как предмета или орудия преступления создает серьезные сложности для правоприменительной практики и требует дальнейшего совершенствования уголовно-правового регулирования. Именно правовая неопределенность статуса БПЛА в уголовном законе порождает необходимость пересмотра подходов к криминализации деяний с их использованием.

В научной литературе обоснованно отмечается, что преступления, совершаемые с использованием БПЛА, не требуют введения новых составов, поскольку они квалифицируются по действующим нормам Особенной части УК РФ (ст. 105, 205, 222.1, 281 и др.) [3]. Однако правоприменитель испытывает серьезные затруднения при отграничении уголовно наказуемых деяний от административных правонарушений, признании БПЛА оружием, квалификации кибератак на системы управления. Как отмечается в аналитическом отчете Европола, отсутствие единообразного подхода к определению и классификации беспилотных систем создает серьезные препятствия для эффективного правоприменения в международном контексте [18].

В уголовно-правовой науке дискутируется вопрос о введении квалифицирующего признака «с использованием БПЛА». Преобладающей является позиция профессора С. М. Кочои о нецелесообразности такого дополнения, поскольку БПЛА может использоваться при совершении практически любых преступлений, что приведет к загромождению Особенной части УК РФ [10, с. 125–135]. Вместо этого предлагается дополнить статью 63 УК РФ новым отягчающим обстоятельством, предоставляющим суду право признавать использование БПЛА отягчающим наказанием [10]. Кроме того, назрела необходимость принятия официальных разъяснений Пленума Верховного Суда РФ по вопросам квалификации преступлений с использованием БПЛА, включая отграничение от административных правонарушений, признание БПЛА оружием и квалификацию кибератак.

Проведенный анализ демонстрирует, что правовой статус БПЛА определяется сложным переплетением отраслевых норм, однако отсутствие единой законодательной дефиниции БПЛА как предмета или орудия преступления создает серьезные сложности для правоприменительной практики. Правовая неопределенность статуса БПЛА в уголовном законе порождает необходимость пересмотра подходов к криминализации деяний с их использованием. Представляется необходимым: 1) дополнить статью 63 УК

РФ отягчающим обстоятельством — совершение преступления с использованием БПЛА; 2) принять разъяснения Пленума Верховного Суда РФ по вопросам квалификации; 3) легально закрепить понятия «высокоавтономное беспилотное транспортное средство» и «система искусственного интеллекта» применительно к уголовному праву.

Список литературы

1. Авиационный справочник (для летчика и штурмана) / под ред. В.М. Лавского. М.: Воениздат, 1964. 415 с.
2. Беляев В. Война в воздухе. Новая угроза. Современные зарубежные БПЛА и перспективы их развития // Авиация и космонавтика. 2004. № 4. С. 8–17.
3. Букалерева Л.А., Муркштис М.И., Остроушко А.В. К вопросу о квалификации преступлений, совершаемых с использованием беспилотных летающих систем // Образование. Наука. Научные кадры. 2025. № 4. С. 113–119. DOI: 10.24412/2073-3305-2025-4-113-119.
4. Василин Н.Я. Беспилотные летательные аппараты. Боевые, разведывательные. Мн.: Попурри, 2003. 272 с.
5. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 28.11.2025) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2026) // СПС КонсультантПлюс.
6. ГОСТ Р 59517-2021 «Беспилотные авиационные системы. Классификация и категоризация» (утв. и введен в действие приказом Росстандарта от 27.05.2021 № 472-ст). М.: Стандартинформ, 2021.
7. Каримов А., Ильин В. В России задумались над беспилотниками // Независимое военное обозрение. 2001. 14 дек. URL: http://nvo.ng.ru/armament/2001-12-14/6_pilot.html (дата обращения: 03.06.2026).

8. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 25.05.2026) // СПС КонсультантПлюс.

9. Коробеев А.И., Чучаев А.И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности // Lex Russica. 2019. № 2 (147). С. 9–28. DOI: 10.17803/1729-5920.2019.147.2.009-028.

10. Кочои С.М. Уголовно-правовые риски использования беспилотных транспортных средств // Актуальные проблемы российского права. 2021. Т. 16, № 7. С. 125–135. DOI: 10.17803/1994-1471.2021.128.7.125-135.

11. ПНСТ 1049-2026 — предварительный национальный стандарт Российской Федерации «Беспилотные авиационные системы. Компоненты беспилотных авиационных систем и беспилотных воздушных судов. Классификация и кодификация» (утв. и введен в действие приказом Росстандарта от 13.02.2026 № 6-пнст). URL: <https://docs.cntd.ru/document/1315995219> (дата обращения: 19.05.2026).

12. Полетыкин Д.А. Правовой режим беспилотных летательных аппаратов как объектов гражданских прав: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2026. 26 с.

13. Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 № 138 (ред. от 31.07.2025) «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» // СПС КонсультантПлюс.

14. Словарь военных терминов / под ред. С.Г. Шапкина. М.: Воениздат, 1989. 335 с.

15. Фетисов В.С., Неугодникова Л.М., Адамовский В.В., Красноперов Р.А. Беспилотная авиация: терминология, классификация, современное состояние / под ред. В.С. Фетисова. Уфа: ФОТОН, 2014. 217 с.

16. Фокин М.С., Рязанов Н.С. Актуальные проблемы уголовно-правовой регламентации противоправного использования беспилотных мобильных средств // Актуальные проблемы российского права. 2018. № 1 (86). С. 103–110. DOI: 10.17803/1994-1471.2018.86.1.103-110.

17. Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ (ред. от 15.12.2025) «О полиции» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2026) // СПС КонсультантПлюс.

18. Europol. The Unmanned Future(s): The Impact of Robotics and Unmanned Systems on Law Enforcement. — Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2025. 50 p. DOI: 10.2813/0022284. ISBN: 978-92-9414-064-7. URL: <https://www.europol.europa.eu/publication-events/main-reports/unmanned-futures> (дата обращения: 20.05.2026).