

# ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ И ЗАДАЧИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ОБЪЕКТОВ ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА

DOI 10.18572/2312-4350-2021-1-55-58



**Осипов Никита Андреевич,**  
магистр права  
■ [damenik63@mail.ru](mailto:damenik63@mail.ru)

*В соответствии с Энергетической стратегией Российской Федерации на период до 2035 года технологии беспилотного и «подключенного» транспорта отнесены к технологиям, применение которых может повлечь за собой организационные и технологические изменения в управлении и функционировании электроэнергетических систем и способствовать переходу энергетики на новый технологический базис (так называемый «энергетический переход»). Беспилотные летательные аппараты могут применяться компаниями топливно-энергетического комплекса в интересах обеспечения безопасности и антитеррористической защищенности своих объектов, а также для оптимизации хозяйственных расходов с целью увеличения эффективности производства. Однако на сегодняшний день правовое обеспечение использования беспилотных летательных аппаратов не является в достаточной степени разработанным. Автором сделан вывод о целесообразности систематизации и закрепления правил использования беспилотных летательных аппаратов либо в определенных нормативных правовых актах, либо в отдельном нормативном правовом акте, который обеспечит регламентированную эксплуатацию беспилотных летательных аппаратов на территории объектов топливно-энергетического комплекса.*

**Ключевые слова:** энергетическое право, энергетический переход, беспилотные летательные аппараты, энергетическая безопасность.

## CHALLENGING ASPECTS OF THE LEGAL REGULATION OF THE USE OF UNMANNED AERIAL VEHICLES AND THE TASKS OF ENSURING SECURITY OF THE FUEL AND ENERGY COMPLEX FACILITIES

Osipov Nikita A.  
LL.M.

*In accordance with the Energy Strategy of the Russian Federation for the Period until 2035, the unmanned and “connected” transport technologies are referred to technologies the application of which can entail organizational and technological changes in management and functioning of electric power systems and facilitate the transition of energetics to a new technological basis (the so-called “energy transition”). Unmanned aerial vehicles can be used by companies of the fuel and energy complex to ensure security and anti-terrorist protection of their facilities and to optimize their business expenses aimed at the production efficiency enhancement. However, the current legal regulation of the use of unmanned aerial vehicles is not developed to a sufficient extent. The author concludes that it is expedient to systematize and consolidate the rules for the use of unmanned aerial vehicles either in specific statutory acts or in a separate statutory act ensuring regulated exploitation of unmanned aerial vehicles in the territory of fuel and energy complex facilities.*

**Keywords:** energy law, energy transition, unmanned aerial vehicles, energy security.

Согласно Доктрине энергетической безопасности Российской Федерации [1] целью обеспечения энергетической безопасности является поддержание защищенности экономики и населения страны от угроз энергетической безопасности на уровне, соответствующем требованиям законодательства Российской Федерации. Среди ключевых целей обеспечения энергетической безопасности отметим обеспечение антитеррористической защищенности и безопасности инфраструктуры объектов топливно-энергетического комплекса, в том числе в условиях чрезвычайных ситуаций. Недостаточные темпы разработки и внедрения новых средств антитеррористической защиты инфраструктуры и объектов топливно-энергетического комплекса отнесены в соответствии с Доктриной энергетической безопасности Российской Федерации к рискам в области энергетической безопасности, связанным с трансграничными вызовами угрозами энергетической безопасности.

Совершенствование нормативно-правовой базы по вопросам обеспечения безо-

пасного, надежного и устойчивого функционирования инфраструктуры и объектов энергетики, внедрение новой модели государственного регулирования в области промышленной безопасности с учетом степени риска возникновения аварий и масштаба их возможных последствий, совершенствование правовых механизмов привлечения к ответственности за нарушение требований промышленной безопасности также указаны среди ключевых задач по совершенствованию государственного управления в области обеспечения энергетической безопасности.

В соответствии с Энергетической стратегией Российской Федерации на период до 2035 года [2] технологии беспилотного и «подключенного» транспорта отнесены к технологиям, применение которых может повлечь за собой организационные и технологические изменения в управлении и функционировании электроэнергетических систем и способствовать переходу энергетики на новый технологический базис (так называемый «энергетический переход»).

В настоящее время рынок беспилотных летательных аппаратов стремительно развивается, что позволяет практически любому желающему приобрести необходимые комплектующие и собрать в «кустарных условиях» такой аппарат для личного пользования либо иных целей. Как раз эти цели могут быть в том числе направлены на совершение незаконных действий на территории промышленных объектов топливно-энергетического комплекса (далее — ТЭК), которые могут привести к повреждению инфраструктуры объекта и выводу из строя важных сооружений и технических устройств.

Помимо этого, беспилотные летательные аппараты могут применяться компаниями ТЭК в интересах обеспечения безопасности и антитеррористической защищенности своих объектов, а также для оптимизации хозяйственных расходов с целью увеличения эффективности производства.

Однако на сегодняшний день правовое обеспечение использования беспилотных летательных аппаратов не является в достаточной степени разработанным и пока остается малоизученным.

Главной проблемой использования беспилотных летательных аппаратов разных типов и видов не только в России, но и в мире является встраивание их в регулирование воздушного пространства международно-правового поля. В России вопросом правового регулирования БВС занимается непосредственно Минтранс РФ, где ведется разработка Концепции интеграции БВС в общее воздушное пространство РФ, которую планируется завершить к 2030 году, но закрытый режим разработки этой Концепции не позволяет судить о ее соответствии действительной специфике применения БВС. Вследствие этого параллельно возникают альтернативные проекты, авторами которых являются российские предприниматели, занимающиеся разработкой БВС. Один из таких проектов называется RUTM1, ключевой задачей которого декларируется «организация совместных по-

летов на регулярной основе в общем (несерегированном) воздушном пространстве при обеспечении требуемого уровня безопасности полетов» [3].

Однако для подобных проектов так или иначе необходимо как можно скорее модернизировать законодательство в сфере управления воздушным движением, так как сегодняшние правила были разработаны в 70-х годах XX века, исходя из имевшихся тогда представлений о рисках и технологиях связи, навигации и наблюдения. Старые концепции не отвечают перспективным беспилотным технологиям и потребностям рынка и уже не являются актуальными.

Вместе с тем задача обеспечения безопасности объектов топливно-энергетического комплекса тесно связана с общим регулированием полетов БВС, так как использование данных аппаратов на охраняемой территории и в рамках задач энергетических компаний должно быть строго регламентировано и прописано в соответствующих нормативно-правовых актах.

Одним из основных сценариев использования БПЛА на сегодняшний день является мониторинг инфраструктуры объекта ТЭК для своевременного обнаружения повреждений либо несанкционированного проникновения на территорию охраняемого объекта. Например, ООО «Газпром межрегионгаз Майкоп» отслеживает незаконные подключения к системам газораспределения при помощи беспилотников [4], а ПАО «Россети» проводит диагностику линий электропередачи [5].

В большинстве таких случаев используются аппараты массой в несколько килограммов, регулирование полетов которых подпадает под сферу действия Постановления Правительства РФ от 25 мая 2019 года № 658, ст. 49 Постановления Правительства РФ от 11 марта 2010 года № 138, а также Федеральных Правил использования воздушного пространства Российской Федерации.

Таким образом, каждый взлет беспилотника необходимо согласовывать с органами Единой Системы Организации Воздушного Движения (далее — ЕСОРВД) в соответствии с Федеральными Правилами Использования Воздушного Пространства Российской Федерации (далее — ФП ИВП РФ), проходя длительную и сложную процедуру.

Более того, если объект ТЭК находится вблизи военного или иного охраняемого государством объекта, необходимо также получать согласование ФСБ либо ФСО.

На сегодняшний день принятые акты охватывают случаи обеспечения безопасности только в воздушном пространстве, но не территорию, занимаемую опасным производственным объектом, включая сами объекты.

Сложившаяся ситуация создает риск возникновения аварии на промышленном объекте ТЭК в случае, если беспилотник потеряет управление и потерпит крушение, задев при этом ЛЭП, нефтепровод, газопровод или повредив емкости с опас-

ными химическими веществами либо нефтепродуктами.

Представляется, что данные риски необходимо и вполне возможно исключить посредством введения ряда ограничений при эксплуатации БПЛА и закреплении конкретных правил использования либо в уже существующих нормативных правовых актах, либо в отдельном нормативном правовом акте, который обеспечит регламентированную эксплуатацию беспилотников на территории объектов ТЭК.

Использование беспилотных летательных аппаратов должно отвечать стратегическим задачам обеспечения энергетической безопасности и развития топливно-энергетического комплекса. В этой связи огромное значение отводится правовому регулированию. Как верно отмечает В.В. Романова, «для энергетического права энергетическая безопасность является ключевой категорией, поскольку ее правовое обеспечение свидетельствует о соблюдении основных принципов энергетического права» [6]. ■

### Литература

1. Указ Президента РФ от 13 мая 2019 года № 216 «Об утверждении Доктрины энергетической безопасности Российской Федерации» // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 14.05.2019).
2. Распоряжение Правительства РФ от 9 июня 2020 года № 1523-р «Об утверждении Энергетической стратегии Российской Федерации на период до 2035 года» // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 11.06.2020).
3. RUTM1 берет курс на бесшовную интеграцию в общем воздушном пространстве // АЭРОНЕТ. URL: [https://aeronet.aero/press\\_room/technology/2021\\_01\\_26\\_rutm1](https://aeronet.aero/press_room/technology/2021_01_26_rutm1).
4. Гордеева Е. Воровство газа буду отслеживать беспилотники / Е. Гордеева // Газпром. Межрегионгаз. Майкоп. URL: <http://adygregiongaz.ru/vorovstvo-gaza-budut-otslezhivat-bespilotniki/>
5. «РОССЕТИ» впервые провели диагностику ЛЭП с помощью отечественного беспилотника // Россети. 2015. 9 февраля. URL: [http://www.rosseti.ru/press/news/?ELEMENT\\_ID=20778](http://www.rosseti.ru/press/news/?ELEMENT_ID=20778).
6. Романова В.В. Проблемы, стратегические цели и задачи правового обеспечения энергетической безопасности // Романова В.В. Проблемы и задачи правового обеспечения энергетической безопасности и защиты прав участников энергетических рынков : монография / под редакцией В.В. Романовой. Москва : Юрист, 2019. С. 14–48.