

МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
имени М.В. ЛОМОНОСОВА
ЮРИДИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ

На правах рукописи

Абрамов Никита Сергеевич

**Международно-правовой режим морских
нефтегазовых платформ**

12.00.10 – Международное право; Европейское право

ДИССЕРТАЦИЯ
на соискание учёной степени
кандидата юридических наук

Научный руководитель:
доктор юридических наук,
Голицын В.В.

Москва – 2020

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
ГЛАВА 1. МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ СТАТУС МОРСКИХ НЕФТЕГАЗОВЫХ ПЛАТФОРМ	20
1. Морские нефтегазовые платформы и их классификация	23
1.1. Краткая история морской нефтегазовой добычи	23
1.2. Современный мировой флот морских нефтегазовых платформ.....	26
1.3. Классификация морских нефтегазовых платформ.....	29
2. Развитие положений о международно-правовом статусе морских нефтегазовых платформ	34
2.1. Женевская конвенция о континентальном шельфе 1958 года	34
2.2. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года.....	39
3. Подходы к определению международно-правового статуса различных типов морских нефтегазовых платформ	44
3.1. Отождествление стационарных и плавучих нефтегазовых платформ с судами	49
3.2. Плавучие нефтегазовые платформы как морские суда	51
3.3. Нефтегазовые платформы как самостоятельная правовая категория.....	59
3.4. Дуалистический подход к определению статуса плавучих нефтегазовых платформ.....	61
4. Международно-правовые средства обеспечения безопасности морских нефтегазовых платформ	72
4.1. Международно-правовые средства обеспечения безопасности нефтегазовых платформ в территориальном море.....	74
4.2. Международно-правовые средства обеспечения безопасности нефтегазовых платформ в пределах исключительной экономической зоны и континентального шельфа	79
4.2.1. Развитие правовой концепции зон безопасности.....	80
4.2.2. Обеспечение выполнения законов и правил, направленных на организацию безопасности нефтегазовых платформ.....	90
4.2.2.1. Обеспечение выполнения законов и правил в пределах зоны безопасности	90
4.2.2.2. Осуществление мер пресечения за пределами зоны безопасности.....	96

ГЛАВА 2. ЭКСПЛУАТАЦИЯ МОРСКИХ НЕФТЕГАЗОВЫХ ПЛАТФОРМ И МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВАЯ ОХРАНА МОРСКОЙ СРЕДЫ.....	104
1. Воздействие нефтегазовых платформ на морскую среду.....	105
2. Международно-правовая охрана морской среды от загрязнения, связанного с морскими нефтегазовыми платформами.....	108
2.1. Международно-правовые требования к предотвращению, сокращению и сохранению под контролем эксплуатационного загрязнения.....	108
2.1.1. Развитие универсальных международно-правовых требований к мерам защиты морской среды от эксплуатационного загрязнения.....	109
2.1.2. Международно-правовые требования к защите морской среды региональных акваторий от эксплуатационного загрязнения.....	115
2.2. Международные требования к предотвращению и ликвидации последствий аварийного загрязнения.....	123
3. Международно-правовая ответственность государств в случае трансграничного загрязнения морской среды, связанного с морскими нефтегазовыми платформами.....	132
3.1. Содержание международно-правовой обязанности государств по предотвращению, сокращению и контролю загрязнения, связанного с морскими нефтегазовыми платформами.....	133
3.1.1. Принцип должной осмотрительности.....	135
3.1.2. Принцип предосторожности.....	137
3.1.3. Оценка воздействия на окружающую среду.....	138
3.1.4. Обязанность международного сотрудничества.....	141
3.1.5. Обязанность обеспечивать получение компенсации.....	143
3.1.6. Специальные международные требования, касающиеся охраны морской среды от загрязнения, связанного с морскими нефтегазовыми платформами.....	144
3.2. Степень ответственности государства за ущерб, причинённый загрязнением, связанным с морскими нефтегазовыми платформами.....	145
4. Международно-правовой режим гражданской ответственности за ущерб, причинённый загрязнением, связанным с морскими нефтегазовыми платформами.....	148
4.1. Международно-правовые требования к содержанию режима гражданской ответственности.....	149
4.2. Сотрудничество государств по согласованию применимого международно-правового режима гражданской ответственности..	156

- 4.2.1. Попытки согласования универсального международно-правового режима гражданской ответственности 157
- 4.2.2. Региональные международно-правовые требования к режиму гражданской ответственности 164

ГЛАВА 3. МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ВЫВОДА ИЗ ЭКСПЛУАТАЦИИ МОРСКИХ НЕФТЕГАЗОВЫХ ПЛАТФОРМ	174
1. Режим международно-правового регулирования вывода из эксплуатации морских нефтегазовых платформ.....	176
2. Развитие международно-правовых требований к удалению морских нефтегазовых платформ	178
2.1. Женевская конвенция о континентальном шельфе 1958 года	178
2.2. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года.....	182
2.3. Руководство и стандарты удаления морских установок и сооружений на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне 1989 года	185
3. Развитие международно-правовых требований к утилизации нефтегазовых платформ в море	193
3.1. Лондонская конвенция 1972 года	194
3.2. Конвенция по морскому праву 1982 года	197
3.3. Протокол 1996 года об изменении Лондонской конвенции 1972 года	199
4. Использование морских нефтегазовых платформ в новых целях ..	207
4.1. Преобразование морских нефтегазовых платформ в искусственные рифы как правомерный вид использования моря..	209
4.2. Международно-правовые требования к преобразованию нефтегазовых платформ в искусственные рифы	210
5. Концепция единого международно-правового режима вывода морских нефтегазовых платформ из эксплуатации	219
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	236
ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	242
<i>Приложение 1. Проект Руководства по выводу из эксплуатации морских нефтегазовых установок и сооружений</i>	<i>278</i>

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность диссертационного исследования. На сегодняшний день под юрисдикцией более чем 50 государств, осуществляющих морскую добычу углеводородных ресурсов¹, функционирует около 9500 морских платформ². Мировой флот морских нефтегазовых платформ обеспечивает 35% мировых объёмов добычи нефти и 27% природного газа³. Ожидается, что разработка морских месторождений будет удовлетворять значительную долю мирового спроса на углеводороды по меньшей мере в ближайшие 50 лет зависимости мировой экономики от нефти и газа, что обеспечит инвестиции для возведения новых платформ по всему миру⁴.

Расширение флота морских нефтегазовых платформ – актуальная задача для Российской Федерации. В Энергетической стратегии России на период до 2035 года (далее – Энергетическая стратегия России) освоение нефтегазовых запасов континентального шельфа рассматривается как одно из приоритетных направлений развития энергетического сектора экономики⁵. Энергетическая стратегия России предусматривает «ускоренное вовлечение [в разработку] запасов углеводородов в российском секторе Чёрного и Каспийского морей, на континентальном шельфе Баренцева, Карского, Печорского и Охотского морей»⁶. Особое значение уделяется «крупномасштабному освоению ресурсов углеводородов на континентальном шельфе Арктики»⁷.

Реализация столь масштабных планов неизбежно потребует расширения и усовершенствования используемой технической инфраструктуры, основу

¹ The First Global Integrated Marine Assessment. World Ocean Assessment I. Cambridge: Cambridge University Press, 2017. P. 333.

² The Ocean Economy in 2030. Paris: OECD Publishing, 2016. P. 47, 174.

³ Swamidass A.S.J, Reddy D.V. Offshore Platforms // Springer Handbook of Ocean Engineering / M.R. Dhanak, N.I. Xiros eds., New York: Springer, 2016. P. 746.

⁴ Ibid. P. 746.

⁵ Распоряжение Правительства РФ Об утверждении Энергетической стратегии Российской Федерации на период до 2035 года от 9 июня 2020 года N 1523-р // Собрание законодательства РФ, № 24, ст. 3847. Раздел IV. 2. Пространственное и региональное развитие сферы энергетики.

⁶ Там же. С. 41.

⁷ Там же. С. 15; Освоение нефтяных и газовых месторождений – один из ключевых приоритетов стратегии развития России в Арктике. См.: Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года. п. 11(а). URL: <http://static.government.ru/media/files/2RpSA3sctElhAGn4RN9dHrtzk0A3wZm8.pdf> (дата обращения: 21.02.20).

которой составляют морских нефтегазовые платформы – ключевые объекты для освоения шельфовых месторождений. Так, Стратегией развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года, одной из главных задач провозглашается увеличение числа «технических средств и оборудования для разработки [...] морских нефтегазовых и минеральных месторождений, включая морские платформы и подводно-надводные комплексы»⁸.

Освоение морских нефтяных и газовых месторождений должно отвечать международно-правовым требованиям. Среди них можно выделить комплекс положений об использовании нефтяных и газовых платформ, составляющий международно-правовой режим данной категории морских объектов. Мировая практика выявила несколько проблем, связанных с этим режимом.

Во-первых, ключевая проблема состоит в определении международно-правового статуса плавучих нефтегазовых платформ. Исходя из положений Конвенции ООН по морскому праву 1982 года (далее – Конвенция 1982 года) международно-правовой статус этой категории объектов остаётся неясным. Неопределённость связана с их дуалистической природой. С одной стороны, плавучие платформы являются «установками» в момент проведения разведки или разработки ресурсов морского дна, а с другой – подпадают под категорию «судов» при осуществлении судоходства. В этой связи возникает вопрос о соотношении правового статуса плавучих нефтегазовых платформ и морских судов. Отнесение плавучих платформ к той или иной категории имеет важное практическое значение, поскольку определяет юрисдикцию в отношении таких объектов, а также обуславливает применимость норм международных договоров и принципов морского права. Неопределённость международно-правового статуса плавучих платформ повлекла дифференциацию подходов к определению статуса этой категории объектов для различных целей и задач международно-правового регулирования и, как результат, оказалась причиной межгосударственных споров.

⁸ Распоряжение Правительства РФ Об утверждении Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года от 30 августа 2019 года N 1930-р // Собрание законодательства Российской Федерации, № 35, 02.09.2019, ст. 5013. Приложение № 1. П. 6.

Во-вторых, морские нефтегазовые платформы особенно уязвимы перед внешним физическим воздействием, что ставит под угрозу безопасность их эксплуатации. Так, повышение интенсивности судоходства предполагает риск столкновения судов с нефтегазовыми установками; платформы представляют потенциальные цели для вооружённых нападений и террористических атак. Более того, безопасность нефтегазовых платформ ставится под угрозу неправомерными действиями, осуществляемыми с целью воспрепятствовать их работе, о чём свидетельствует практика организации протестных акций в отношении морских установок. Межгосударственные споры, возникающие в результате таких инцидентов, указывают на несовершенство международно-правовых средств, призванных предупредить угрозу их безопасности.

В-третьих, освоение морских нефтегазовых месторождений предполагает высокие риски загрязнения окружающей среды. Так, инцидент на платформе *Deepwater Horizon* в Мексиканском заливе продемонстрировал, что ущерб, причинённый в результате аварий, возникающих при разведке и разработке, может иметь трансграничный характер. Риск наступления столь масштабных последствий требует не только организации скоординированных действий по предупреждению и ликвидации аварийного загрязнения, но и принятия международно-правовых норм о предотвращении, сокращении и сохранении под контролем эксплуатационного загрязнения, которое неизбежно возникает при работе нефтегазовых платформ.

В-четвёртых, высокий риск трансграничного загрязнения, сопряжённый с эксплуатацией нефтегазовых платформ, делает актуальной проблему применимого режима международно-правовой ответственности. Учитывая потенциальный размер компенсации ущерба⁹, возникающего в результате нефтяных утечек, принципиальное значение приобретают вопросы о том, каково содержание международно-правовых обязательств, за исполнение

⁹ Последствия катастрофы на *Deepwater Horizon* позволяют оценить масштаб потенциального материального ущерба, возникающего из-за выброса нефти из подводной скважины. Общая сумма компенсаций и штрафов, выплаченная оператором проекта – британской компанией *BP* – на момент настоящего исследования достигла 65 миллиардов долларов США. *BP Deepwater Horizon bill increases by \$1.7 bn.* URL: <https://www.thetimes.co.uk/article/bp-books-extra-1-7bn-deepwater-horizon-disaster-charge-61hb568pq> (дата обращения: 24.02.20).

которых ответственно прибрежное государство, при каких обстоятельствах их несоблюдение влечёт его обязательство по возмещению ущерба. Отдельная проблема обеспечения компенсации заключается в отсутствии специального международно-правового режима гражданской ответственности, стандарты которого были бы применимы в случае аварий на нефтегазовых платформах.

В-пятых, большую актуальность сегодня приобретает проблема вывода из эксплуатации неиспользуемых нефтегазовых платформ. Оставленные в море установки представляют угрозу для морской среды, создают помехи для судоходства, рыболовства и других видов деятельности. Дороговизна и технологическая сложность процедур по удалению и утилизации платформ существенно осложняют решение этой проблемы. Те же факторы затрудняют межгосударственное сотрудничество по разработке применимых требований.

Исследование международно-правового режима морских нефтегазовых платформ представляет интерес с теоретической точки зрения. Как показано в работе, некоторые из вышеперечисленных проблем не могут быть решены посредством тех методов международно-правового регулирования, которые применяются в отношении других категорий морских объектов. Ввиду технологических особенностей нефтегазовых платформ, разрешение проблем применимого режима сегодня потребует новых теоретически обоснованных подходов международно-правового регулирования.

Цели и задачи диссертационного исследования. Цель работы состоит в проведении анализа международно-правового режима морских нефтегазовых платформ, выявлении его недостатков, а также в обосновании предложений по его совершенствованию. Заявленная цель диссертационного исследования предполагает выполнение следующих задач:

- 1) Исследование международно-правового статуса морских нефтегазовых платформ и выявление сложившихся подходов к определению международно-правового статуса стационарных и плавучих платформ;

- 2) Рассмотрение комплекса международно-правовых средств обеспечения безопасности морских нефтегазовых платформ;
- 3) Анализ международно-правового режима охраны морской среды от загрязнения, вызываемого нефтегазовыми платформами;
- 4) Исследование аспектов международно-правовой ответственности в случае трансграничного загрязнения, связанного с морскими нефтегазовыми платформами;
- 5) Рассмотрение аспектов международно-правового режима гражданской ответственности, который применяется в случае трансграничного ущерба, причинённого в результате загрязнения, связанного с нефтегазовыми платформами;
- 6) Выявление особенностей международно-правового режима вывода из эксплуатации морских нефтегазовых платформ;

Объект исследования – межгосударственные отношения, возникающие в связи с установкой, эксплуатацией и выводом из эксплуатации морских нефтегазовых платформ. Пределы объекта исследования требуют нескольких уточнений.

Во-первых, в работе проводится анализ *отношений публично-правового характера*¹⁰, касающихся нефтегазовых платформ как объектов для разведки и разработки морских нефтегазовых месторождений.

Во-вторых, в работе рассматривается комплекс отношений, возникающих в связи со строго определённой категорией объектов – *морских нефтегазовых платформ*¹¹. Таким образом, за рамками исследования остаются отношения, связанные с морскими установками, которые используются для разведки и разработки любых видов ресурсов за исключением нефти и газа (например, полиметаллических конкреций), а также установками, сооружаемыми в иных экономических целях (например, для выработки электроэнергии за счёт силы

¹⁰ В объект данного исследования не входят частноправовые отношения, возникающих в связи с морскими нефтегазовыми платформами, в число которых входит страхование деятельности, заключение договоров на производство буровых работ, правовые вопросы трудоустройства лиц, занятых на борту и т.п. Эти аспекты рассматриваются в работе исключительно в целях анализа практики государств.

¹¹ Круг объектов, составляющих категорию «морских нефтегазовых платформ» определён в § 1.3 Главы 1.

ветра, волн, приливов и т.д.). Кроме того, в работе не затрагиваются аспекты, связанные с использованием искусственных островов, подводных кабелей и трубопроводов.

В-третьих, в работе рассматриваются межгосударственные отношения, которые касаются платформ, *расположенных в пределах территориального моря, исключительной экономической зоны и континентального шельфа*. В исследовании не затрагиваются проблемы международно-правового режима установок, которые возводятся за пределами функциональной юрисдикции прибрежных государств.

Предмет исследования составляет комплекс международно-правовых норм, устанавливающих статус и режим морских нефтегазовых платформ¹², и практика регулирования межгосударственных отношений, возникающих в связи с установкой, эксплуатацией и выводом из эксплуатации таких объектов.

Структура диссертационного исследования обосновывается целями и задачами. Концепция работы состоит в том, чтобы охватить международно-правовое регулирование, применимое на протяжении полного «жизненного цикла» морской нефтегазовой платформы, в рамках которого можно выделить три этапа – установку платформы, эксплуатацию платформы (осуществление операций по разведке и разработке месторождения) и вывод из эксплуатации (удаление и утилизация платформы).

Учитывая это, диссертация подразделяется на три главы. В первой главе рассматривается международно-правовой статус нефтегазовых платформ, что подразумевает исследование правовых оснований государств на возведение таких объектов, а также международно-правовые средства для обеспечения их безопасности. Вторая глава работы охватывает анализ международных природоохранных требований, применимых на этапе эксплуатации платформ, а также аспекты международно-правовой ответственности за их нарушение. В

¹² Под формулировкой «международно-правовой режим морских нефтегазовых платформ» подразумевается совокупность международно-правовых норм, регулирующих отношения субъектов международного права, связанные с использованием данной категории морских объектов. Содержание этой формулировки подробнее раскрывается в Главе 1.

третьей главе проводится исследование международно-правовых требований к выводу платформ из эксплуатации.

Методологическая и теоретическая основа исследования. В работе применяются общенаучные методы диалектического и логического анализа, а также специальные методы, к которым относятся сравнительно-правовой, формально-юридический и историко-правовой анализ.

Теоретическую основу исследования составляют отечественные труды по общей теории международного права, международному морскому праву, международному экологическому праву, праву международных организаций, праву международных договоров, праву международной ответственности под авторством таких учёных, как К.А. Бекашев, Д.С. Боклан, Р.М. Валеев, А.Н. Вылегжанин, В.В. Голицын, В.Н. Гуцуляк, Я.С. Кожеуров, А.Л. Колодкин, М.Н. Копылов, М.И. Лазарев, И.И. Лукашук, С.В. Молодцов, А.С. Скаридов, В.Л. Толстых, Г.И. Тункин, Г.Г. Шинкарецкая и др. При подготовке работы были использованы труды таких зарубежных исследователей, как Д. Аттард, Я. Броунли, М. Гавонели, М.В. Кашубский, Д. Кроуфорд, А. Лоу, Д. О'Коннел, Л. Опенгейм, Н. Пападакис, Д.Р. Ротвел, П. Сандс, Й. Танака, Д. Харрисон, Р. Хиггинс, Р. Черчилль, М. Шоу, Х. Эсмаейли и др.

Эмпирическую базу исследования составили международно-правовые нормы нескольких отраслей международного права, регулирующих аспекты международно-правового режима морских нефтегазовых платформ. В ходе исследования были проанализированы нормы международных договоров, акты международных судебных органов, документы межгосударственных и неправительственных организаций, положения законодательства Российской Федерации и зарубежных стран, а также практика национальных судов.

Степень научной разработанности диссертационного исследования. Следует признать, что несовершенство некоторых аспектов международно-правового режима морских нефтегазовых платформ ранее уже отмечалось в

отечественной литературе¹³. Так, А.С. Скаридов указывал на необходимость совершенствования применимого международного регулирования в области охраны морской среды, важность развития универсальных стандартов вывода платформ из эксплуатации и дополнения международно-правовых средств обеспечения безопасности таких объектов¹⁴. В монографиях В.Н. Гуцуляка вопрос о международно-правовом статусе плавучих платформ упоминается в контексте анализа международно-правового статуса судов¹⁵. Но, несмотря на признание отдельных проблем, работы видных российских исследователей не содержат предложений по их разрешению.

В последние годы появляются публикации, посвящённые анализу ряда проблемных аспектов. В этой связи можно выделить статьи Е.А. Гаврилиной, о международно-правовом статусе стационарных платформ¹⁶ и требованиях к выводу платформ из эксплуатации¹⁷, исследование О.М. Козырь и А.А. Ротарь по вопросу международной ответственности в случае загрязнения, связанного с морскими нефтегазовыми платформами¹⁸, а также статью М.А. Данильцева об особенностях международно-правового статуса плавучих платформ¹⁹.

Таким образом, научная разработанность заявленной темы исследования в отечественной доктрине является фрагментарной. Попыток по проведению всеобъемлющего анализа международно-правового режима в отечественных диссертационных работах ранее не предпринималось.

¹³ Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы / под ред. А.Л. Колодкина, В.Н. Гуцуляка, Ю.В. Бобровой и др. М.: Статут, 2007. С. 147-150, 503-530.

¹⁴ Скаридов А.С. Морское право. Монография. Академия Гуманитарного Образования. СПб.: Academus, 2006. С. 290-294.

¹⁵ Гуцуляк В.Н. Морское право. М.: РосКонсульт, 2000. С. 40-50; Gutsulyak V. International Maritime Law from the Russian Perspective: A Comprehensive Guide for Shipmasters, Lawyers and Cadets. Irvine: Universal Publishers, 2017. P. 59-62.

¹⁶ Гаврилина Е.А. Правовой режим морской стационарной платформы для добычи нефти и газа на морских месторождениях // Правовой энергетический форум. 2017. № 2. С. 15-22.

¹⁷ Гаврилина Е.А. Правовой режим вывода морских нефтегазовых объектов из эксплуатации // Нефть, Газ и Право. 2017. № 4. С. 29-36.

¹⁸ Козырь О.М., Ротарь А.А. Актуальные вопросы ответственности за загрязнение окружающей среды, причинённое в результате недропользования на шельфе // Нефть, газ и право. 2014. № 6. С. 51-59.

¹⁹ Данильцев М.А. Международно-правовой статус плавучих буровых установок // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 14. Право. 2011. № 4. С. 74-83.

В зарубежной доктрине проводилось несколько исследований, в разной степени охватывающих проблемы международно-правового режима морских нефтегазовых платформ. Назовём наиболее заметные работы.

Первое значимое исследование – «Искусственные острова и установки в международном праве» – опубликовал нидерландский профессор А. Сунс в 1974 году²⁰. Исследование было сфокусировано на международно-правовых аспектах возведения и эксплуатации всех искусственно сооружаемых в море объектов, подавляющую долю которых в тот период составляли стационарные нефтедобывающие платформы.

В работе греческого юриста Н. Пападакиса «Международно-правовой режим искусственных островов», опубликованной в 1977 году, одна из глав была посвящена «установкам для разведки и разработки природных ресурсов континентального шельфа»²¹. Автор уделил внимание анализу международно-правового статуса установок в контексте Женевских конвенций по морскому праву 1958 года и правовым средствам обеспечения их безопасности.

В монографии греческого исследователя М. Гавонели «Загрязнение от морских установок», вышедшей в 1995 году, рассматривались международно-правовые требования к охране морской среды от загрязнения, связанного с морскими нефтегазовыми платформами²². Монография М. Гавонели – одна из первых работ, в которых началось исследование проблем международно-правового регулирования вывода из эксплуатации нефтегазовых платформ.

Наиболее широкий анализ международно-правового режима платформ был проведён австралийцем Х. Эсмаейли. Диссертация на тему «Правовой режим морских нефтяных платформ в международном праве» была защищена в 1999 году²³ и опубликована автором в качестве одноимённой монографии²⁴.

²⁰ Soons A.H.A. *Artificial Islands and Installations in International Law* // Occasional Paper Series. Law of the Sea Institute. University of Rhode Island. 1974. Occasional Paper № 22. P. 1-30.

²¹ Papadakis N. *The International Legal Regime of Artificial Islands*. Leyden: Sijthoff, 1977. P. 161-192.

²² Gavouneli M. *Pollution from Offshore Installations*. London: Graham & Trotman, 1995. P. 29-66.

²³ Esmaeili H. *The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law: A Thesis Submitted for the Degree of Doctor of Philosophy*. The University of New South Wales, 1999. P. 24-299.

²⁴ Esmaeili H. *The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law*. Aldershot: Ashgate Dartmouth, 2001. P. 1-265.

В исследовании был проведён комплексный анализ международно-правового режима нефтяных платформ. Х. Эсмаейли рассмотрел проблемы статуса таких объектов, аспекты обеспечения безопасности, применимые международные требования в области охраны морской среды, международный режим вывода платформ из эксплуатации и конфликты проанализированного международно-правового режима с разными видами деятельности по использованию моря.

Одно из наиболее заметных зарубежных исследований последних лет – «Безопасность морских нефтегазовых установок» – опубликована в 2016 году австралийским исследователем М.В. Кашубским²⁵. Автор рассматривает международно-правовой статус морских нефтегазовых платформ и проводит анализ международно-правовых средств обеспечения их безопасности.

Между тем не представляется возможным говорить об исчерпывающей разработке заявленной темы в зарубежных работах, поскольку большинство из них акцентируются на изучении отдельных аспектов режима. Единственное всеобъемлющее исследование Х. Эсмаейли было опубликовано около 20 лет назад и, будучи основанным на нормативной базе конца XX века, во многих аспектах утратило свою актуальность. Кроме того, в настоящей работе будет показано, что отдельные заключения Х. Эсмаейли не терпят критики в свете современной практики.

Научная новизна исследования заключается в проведении первого в отечественной доктрине международного права комплексного исследования международно-правового режима морских нефтегазовых платформ. В работе впервые на диссертационном уровне:

- Проводится анализ международно-правового статуса морских нефтегазовых платформ и предлагается оптимальный подход к определению статуса плавучих платформ для различных целей и задач международно-правового регулирования;

²⁵ Kashubsky M. Offshore Oil and Gas Installations Security: An International Perspective. Boca Raton: CRC Press, 2016. P. 151-303; По этой тематике автором опубликована русскоязычная статья. См.: Кашубский М.В. Могут ли пиратские действия быть совершены против морской нефтяной платформы? // Электронное приложение к российскому юридическому журналу. 2014. № 1. С. 5-14.

- Исследуются проблемы международно-правовых средств обеспечения безопасности нефтегазовых платформ и обосновывается предложение, повышающее их эффективность;
- Выявляются недостатки международно-правового регулирования в области охраны морской среды от загрязнения, связанного с нефтегазовыми платформами, и предлагаются пути его совершенствования;
- Выносятся предложения по разработке международно-правового режима гражданской ответственности, применимого в случае трансграничного ущерба в результате загрязнения морской среды, связанного с нефтегазовыми платформами;
- Проводится анализ международно-правовых требований к выводу из эксплуатации морских нефтегазовых платформ и предлагается оптимальная концепция применимого международно-правового регулирования в этой области.

Положения, выносимые на защиту:

1. Ввиду дифференциации подходов к определению международно-правового положения плавучих нефтегазовых платформ, обосновывается необходимость в установлении единого подхода к определению правового статуса таких платформ для целей международно-правового регулирования. Формирование единого подхода должно пойти по пути совершенствования «дуалистического подхода», который подразумевает распространение на плавучие платформы правового режима «установок и сооружений» на момент осуществления буровых операций и отнесение их к категории «судов» на момент осуществления судоходства. Существенный недостаток названного подхода состоит в неопределённости момента перехода плавучей платформы из категории «судов» в категорию «установок и сооружений». В этой связи в исследовании **предлагается разработать универсальные стандарты дуалистического подхода к определению правового статуса плавучих**

нефтегазовых платформ для различных целей и задач международно-правового регулирования.

2. Комплекс международно-правовых средств обеспечения безопасности нефтегазовых платформ не гарантирует защиты установок от современных угроз. Существующие 500-метровые зоны безопасности недостаточны для предотвращения столкновений судов с нефтегазовыми платформами, а также неэффективны для пресечения неправомерных действий, направленных на такие объекты. В исследовании обосновывается важность **установления дополнительных «зон предупреждения» с расширенным радиусом, что могло бы стать эффективным международно-правовым средством для пресечения и предупреждения современных угроз.** В работе предлагается согласовать универсальные нормы, регламентирующие правила судоходства в «зонах предупреждения», а также полномочия прибрежных государств в их пределах.

3. Недостатком международно-правового режима морских нефтегазовых платформ является отсутствие универсальных требований к предотвращению, сокращению и сохранению под контролем опасных видов эксплуатационного загрязнения, непосредственно связанных с проведением буровых операций. В исследовании обосновывается **необходимость согласования и принятия на универсальном уровне «Руководства о предотвращении, сокращении и сохранении под контролем эксплуатационного загрязнения, возникающего в связи с разведкой и разработкой ресурсов морского дна».** Данное руководство могло бы стать моделью для юридически обязательных протоколов и приложений к региональным конвенциям, а также образцом для составления нормативных актов компетентных региональных организаций и законов прибрежных государств.

4. До настоящего дня ни одна из предпринятых на универсальном уровне инициатив по установлению специального международно-правового режима гражданской ответственности за ущерб от загрязнения в результате разведки и разработки нефтегазовых ресурсов морского дна не увенчалась успехом.

Установление юридически обязательных требований применимого режима в сегодня представляется достижимым только на региональном уровне. В этой связи в диссертации предлагается **модель международно-правового режима гражданской ответственности, определяющая минимальный комплекс принципов и механизмов**, которые должны получить закрепление на уровне региональных требований.

5. Международно-правовое регулирование вывода из эксплуатации нефтегазовых платформ имеет фрагментарный характер. Существование двух самостоятельных систем требований – требований к удалению и утилизации платформ – является существенным недостатком регулирования. Решением данной проблемы должна стать **разработка единой системы международно-правовых требований к выводу из эксплуатации морских нефтегазовых установок, охватывающей все технологические этапы этой процедуры**. В работе предлагается концепция взаимосвязанного международно-правового режима и представляется проект «Руководства по выводу из эксплуатации морских нефтегазовых установок и сооружений» как основы для единой системы применимых международно-правовых стандартов.

Научно-практическая значимость работы. Теоретическое значение исследования заключается в выявлении комплекса проблем международно-правового режима морских нефтегазовых платформ. Учитывая отсутствие аналогичных комплексных работ, диссертация может послужить основой для будущих исследований, посвящённых отдельным аспектам международно-правового режима.

Представленные результаты анализа, а также сформулированные в работе рекомендации могут быть приняты во внимание при разработке нормативных актов межгосударственными и неправительственными организациями, чья компетенция затрагивает те или иные аспекты режима морских нефтегазовых платформ. Материалы могут быть применены законодательными органами Российской Федерации при совершенствовании нормативно-правовой базы в области природоресурсного регулирования.

Материалы работы могут использоваться специалистами юридических департаментов компаний-операторов нефтегазовых платформ в качестве руководства по международным стандартам к сооружению, эксплуатации, удалению и утилизации таких объектов. В работе рассмотрены основные проблемы международно-правового регулирования, возникающие на каждом из этих этапов. Представленный в диссертации обзор практики полезен для предупреждения типичных проблем при планировании новых и руководстве уже существующих проектов разведки и разработки морских углеводородных месторождений.

Материалы исследования могут применяться в образовательном процессе для преподавания курсов общего международного права, международного морского и экологического права. На основе диссертации может быть разработан одноимённый спецкурс, преподавание которого представляется необходимым для подготовки кадров в области топливно-энергетического комплекса. Кроме того, материалы исследования могут быть использованы при составлении учебных и учебно-методических материалов как общей, так и узкоспециализированной направленности.

Апробация результатов диссертационного исследования. Основные положения и выводы диссертационного исследования содержались в докладах и выступлениях автора на межвузовской научно-практической конференции «Правовые проблемы природопользования: пути совершенствования законодательства» (РГУ нефти и газа имени И.М. Губкина, Москва, 27 ноября 2015 года), международной научной конференции студентов, аспирантов и молодых учёных «Ломоносов-2016» (МГУ имени М.В. Ломоносова, Москва, 11–15 апреля 2016 года), XVII Международной конференции молодых учёных «Традиции и новации в системе современного российского права» (Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА), Москва, 6 – 7 апреля 2018 года).

Отдельные положения исследования обсуждались на «круглых столах», проводимых в рамках летней школы молодых учёных «Развитие российского

права: влияние иностранного и международного права» (Московский государственный юридический университет им. О.Е. Кутафина (МГЮА), Москва, 27 июня – 3 июля 2017 года) и II Международной студенческой Арктической недели (Московский государственный институт международных отношений (МГИМО), Москва, 20 – 22 февраля 2018).

Основные заключения диссертации опубликованы в семи статьях, шесть из которых содержатся в перечне журналов, рекомендованных для защиты в диссертационном совете МГУ по специальности, одна – в отраслевом журнале российской нефтегазовой отрасли.

ГЛАВА 1. МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ СТАТУС МОРСКИХ НЕФТЕГАЗОВЫХ ПЛАТФОРМ

Исследование международно-правового статуса морских нефтегазовых платформ представляет основу для дальнейшего анализа международно-правового режима, так как именно это обуславливает юрисдикцию государств в отношении платформ, определяет применимость международно-правовых требований и принципов морского права.

Формулировка «международно-правовой статус», вынесенная в название первой главы, заслуживает пояснения²⁶. Несмотря на частое употребление в отечественных исследованиях, содержание этого понятия и его соотношение с термином «международно-правовой режим» не всегда определено²⁷.

В доктрине международного морского права понятие **«международно-правовой режим»**, как правило, используется применительно к морским пространствам и, по мнению видных отечественных авторов, подразумевает «совокупность норм международного права, регулирующих отношения между государствами и другими субъектами международного права по поводу того или иного морского пространства»²⁸. В аналогичном значении это понятие применяется по отношению к отдельным категориям искусственных морских объектов. Так, в российской доктрине проводились исследования международно-правового режима научно-исследовательских²⁹ и торговых

²⁶ Анализ содержания и соотношения понятий «международно-правовой статус» и «международно-правовой режим» проведён в диссертационном исследовании М.А. Косаревой. См.: Косарева М.А. Трансграничные природные ресурсы в международном праве: понятие, статус, режим: дис. ... кандидата юридических наук: 12.00.10 / Мария Александровна Косарева. М.: 2008. С. 57-63.

²⁷ Скаридов А.С. Морское право. Монография. С. 259-260.

²⁸ Международное право. Особенная часть: учебник / под ред. Р.М. Валеева, Г.И. Курдюкова. М.: Статут, 2011. С. 417. См также: Молодцов С.В., Международное морское право. М.: Международные отношения, 1987. С. 47; Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы / под ред. А.Л. Колодкина, В.Н. Гуцуляка, Ю.В. Бобровой. М.: Статут, 2007. С. 47; Барсегов Ю.Г. Мировой океан: право, политика, дипломатия. М.: Международные отношения, 1983. С. 160-161; Копылов М.Н., Копылов С.М. Мохаммад С.М.А. Формирование глобальной экологической политики и международных режимов международного экологического управления: *per aspera ad astrum* // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 5: Юриспруденция. 2015. № 2. С. 139; Некоторые исследователи в тождественном значении используют термин «международно-правовой порядок». См.: Международное публичное право: учебник / под ред. К.А. Бекашева. М.: Проспект, 2009. С. 597.

²⁹ Луцик В.В. Международно-правовые проблемы эксплуатации современных технических средств исследования Мирового океана: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Луцик Валентин Владимирович. Киев, 1984. С. 110-156.

судов³⁰, подводных трубопроводов³¹, искусственных островов, установок и сооружений³². Формулировка названия этого диссертационного исследования – «международно-правовой режим морских нефтегазовых платформ», – подразумевает совокупность международно-правовых норм, регулирующих отношения субъектов международного права, связанные с использованием данной категории морских объектов.

В отечественной доктрине неоднократно отмечалось различие терминов «международно-правовой режим» и «международно-правовой статус». По мнению большинства авторов, содержание данных терминов взаимосвязано, однако не является тождественным. В то время как термин «международно-правовой режим» связан с комплексом положений, устанавливающих *права и обязанности государств* в отношении морских пространств или отдельных категорий морских объектов, термин «международно-правовой статус» характеризует *факт подчинения* этих морских пространств или объектов суверенитету или юрисдикции государств. Представляется, что такой подход к определению понятий следует считать общепринятым для отечественной доктрины, о чём свидетельствуют как труды по общей части международного морского права³³, так и целый ряд специальных исследований, посвящённых международно-правовому статусу отдельных категорий морских объектов, выделяемых по признаку функционального назначения³⁴.

³⁰ Егиян В.Г. Международно-правовой режим российского морского торгового судна: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Егиян Владимир Геннадьевич. М., 2010. С. 6-16.

³¹ Москва У. Международно-правовой режим трансграничных трубопроводов: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Москва Уршуля. М., 2016. С. 91-103.

³² Герайбеков С.О. Проблемы определения статуса искусственных островов, установок и сооружений в современном международном морском праве: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Герайбеков Севим Октаевич. М., 1977. 18 с.

³³ Молодцов С.В. Международное морское право. М.: Международные отношения, 1987. С. 47; Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы / под ред. А.Л. Колодкина, В.Н. Гуцуляка, Ю.В. Бобровой. М.: Статут, 2007. С. 47; Международное право. Особенная часть: учебник / под ред. П.Н. Бирюкова, Р.М. Валеева, Г.И. Курдюкова. М.: Статут, 2011. С. 417.

³⁴ Гуцуляк В.Н. Международно-правовые проблемы современного торгового мореплавания: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.10 / Гуцуляк Василий Николаевич. М., 1992. С. 51-79; Повал Л.М. Международно-правовой статус плавучих атомных электростанций как участников торгового мореплавания: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Повал Лев Матвеевич. М., 2008. С. 96-180; Егиян В.Г. Международно-правовой режим российского морского торгового судна: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Егиян Владимир Геннадьевич. М., 2010. С. 6-16.

Морские объекты, возводимые с целью разработки нефтяных и газовых морских месторождений, выделялись отечественными³⁵ и зарубежными³⁶ авторами в качестве самостоятельной категории для целей международно-правовых исследований. В настоящей работе эта категория морских объектов именуется «морскими нефтегазовыми платформами» с целью наиболее полного охвата различных видов таких объектов.

Учитывая сказанное, для целей настоящей диссертации формулировка «международно-правовой статус морских нефтегазовых платформ» означает *юридическую связь* нефтегазовых платформ с государством, осуществляющим юрисдикцию в их отношении. В силу своей юрисдикции государство вправе принимать, с одной стороны, «соответствующие законы и правила, а с другой – меры по обеспечению их выполнения»³⁷. Принимая во внимание особую природу рассматриваемой категории морских объектов, данная юридическая связь обуславливается не только режимом морских пространств, в которых находятся нефтегазовые платформы, но и, в случае плавучих установок, видом осуществляемой ими деятельности (нахождение в режиме судоходства или производство операций по разведке и разработке морских недр).

Цель первой главы – проанализировать сложившийся в международном праве статус различных типов морских нефтегазовых платформ и предложить оптимальный подход к его определению для целей и задач международно-правового регулирования. Для достижения поставленной цели представляется необходимой следующая структура главы.

³⁵ Для исследования аспектов международно-правового статуса этой категории объектов авторы используют формулировки «правовой статус морской платформы», «правовой статус нефтедобывающей платформы», «правовой статус нефтеплатформ». См.: Кашубский М.В. Могут ли пиратские действия быть совершены против морской нефтяной платформы? // Электронное приложение к российскому юридическому журналу. 2014. № 1. С. 5; Федосов Я.К. Основные правовые подходы к регулированию добывающих платформ с отходными трансграничными трубопроводами // Историческая и социально-образовательная мысль. 2014. № 6-2. С. 277.

³⁶ В зарубежных исследованиях используется формулировка «*legal status of offshore oil rigs in international law*» Shaw M.N. International Law. Cambridge: Cambridge University Press, 2008. P. 590; Esmaeili H. The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law. Aldershot: Ashgate Dartmouth, 2001. P. 20; Park P. International Law for Energy and the Environment. Boca Raton: CRC Press, 2013. P. 82; Papadakis N. The International Legal Regime of Artificial Islands. Leyden: Sijthoff, 1997. P. 15.

³⁷ Курс международного права в 7 томах. Том 5. Отрасли международного права / под ред. В.С. Верещетина. М.: Наука, 1992. С. 67.

В первом параграфе главы приводятся существенные для исследования технические и статистические сведения о морских нефтегазовых платформах: кратко излагается история появления данной категории морских объектов (§ 1.1), приводятся данные об их числе и географии расположения (§ 1.2), а также описывается их классификация (§ 1.3).

Второй параграф посвящён анализу развития международно-правового статуса. В параграфе прослеживается процесс становления международно-правового статуса на основных этапах кодификации международного морского права (§ 2.1 – § 2.3).

В третьем параграфе главы рассматриваются сложившиеся подходы к определению статуса стационарных и плавучих нефтегазовых платформ для целей международно-правового регулирования (§ 3.1 – § 3.4).

Четвёртый параграф главы посвящён анализу международно-правовых средств обеспечения безопасности морских нефтегазовых платформ (§ 4.1 – § 4.2). Рассмотрение данных аспектов в рамках первой главы обусловлено тем фактом, что международно-правовые средства обеспечения безопасности составляют неотъемлемый элемент международно-правового статуса морских нефтегазовых платформ.

1. Морские нефтегазовые платформы и их классификация

1.1. Краткая история морской нефтегазовой добычи

Первые попытки освоения морских месторождений были предприняты в конце 19-го века в двух географических центрах.

Одним из них считается район у западного побережья Каспийского моря. Первые морские месторождения в дореволюционной России были разведаны в конце 19-го века в Биби-Эйбатской бухте неподалёку от Баку. Между тем планы разработки нефтяных запасов в мелководных районах Каспийского

моря не предполагали возведения морских установок, и все операции добычи нефти обеспечивались посредством отсыпки искусственных островов³⁸.

Начало промышленного освоения морских нефтяных месторождений с использованием искусственных сооружений, как правило, связывается с историей нефтегазовой промышленности США. Проекты с применением первых нефтедобывающих установок были начаты в 1890-х годах к югу от побережья Калифорнии³⁹, а с 1910-х годов была запущена разработка запасов в Мексиканском заливе у берегов Луизианы⁴⁰. В те годы возводимые установки представляли собой деревянные буровые вышки, укрепленные на деревянных платформах, поддерживаемых деревянными свайными основаниями. Такие сооружения устанавливались не далее, чем 150 метров от берега, в районах, где глубина моря не превышала 5-метровой отметки⁴¹.

В первое десятилетие после Второй мировой войны деятельность по добыче углеводородов в море вышла на коммерческие масштабы⁴². Этому способствовал, с одной стороны, высокий спрос на углеводородное сырьё в период послевоенного восстановления промышленности⁴³, с другой – применение технологических достижений Второй мировой войны. Новые металлургические технологии и усовершенствованные инженерные подходы позволили изготовить основания платформ из стали и проводить их монтаж в глубоководных районах даже при неблагоприятных погодных условиях.

Датой рождения современной морской нефтегазовой промышленности называют 1947 год, когда первая нефтедобывающая платформа со стальным опорным основанием была возведена в 12 морских милях от побережья

³⁸ Серикова У.С. Становление и развитие нефтегазового комплекса Каспийского региона: автореферат дис. ... канд. тех. наук: 07.00.10 / Серикова Ульяна Сергеевна. М., 2013. С. 5.

³⁹ Vugts J.H. Handbook of Bottom Founded Offshore Structures: Part 1. General Features of Offshore Structures and Theoretical Background. Delft: Eburon, 2013. P. 4.

⁴⁰ El-Reedy M. Offshore Structures Design, Construction and Maintenance. Houston: Gulf Professional Publishing, 2012. P. 1.

⁴¹ Paik J.K., Thayamballi A.K. Ship-Shaped Offshore Installations. Cambridge: Cambridge University Press, 2007. P. 1.

⁴² Churchill R.R., Lowe A.V. The Law of the Sea. Manchester: Manchester University Press, 2010. P. 141.

⁴³ Tanaka Y. The International Law of the Sea. Cambridge: Cambridge University Press, 2012. P. 132.

Луизианы⁴⁴. В 60-е и 70-е годы технологии постройки платформ, применяемые в Мексиканском заливе, начали применяться по всему миру – в прибрежных водах Аляски, Австралии, Бразилии, Индонезии, Конго, Новой Зеландии, а также в Персидском заливе⁴⁵. В 1973 году для освоения месторождений в суровых условиях северных морей была сконструирована первая платформа с железобетонным опорным основанием⁴⁶, что положило начало развитию нефтегазовой промышленности в Северном море.

С усовершенствованием технологий увеличивалась предельная глубина установки платформ, которая к 70-м годам достигла более 80 метров, концу 70-х годов – 300 метров, а к концу 80-х – более чем 550 метров⁴⁷.

В начале 90-х годов с увеличением глубины осваиваемых месторождений возведение стационарных платформ становилось всё менее технологически пригодным и экономически целесообразным⁴⁸. Это стало причиной широкого распространения плавучих нефтегазовых платформ. Современные плавучие установки позволяют производить бурение разведочных скважин на глубине до 3500 метров⁴⁹ и осуществлять добычу на глубине до 2400 метров⁵⁰.

Между тем появление новых технологий не означает полного отказа от традиционных подходов. Так, наряду с введением в эксплуатацию плавучих платформ, использование стационарных платформ со стальным основанием продолжается по сей день, а их доля в количественном отношении составляет большую часть эксплуатируемых в мире установок⁵¹.

⁴⁴ Pratt J.A., Priest T., James C. *Offshore Pioneers: Brown & Root and the History of Offshore Oil and Gas*. Houston: Gulf Professional Publishing, 1997. P. XII.

⁴⁵ Esmaeili H. *The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law*. P. 11.

⁴⁶ Paik J.K., Thayamballi A.K. *Ship-Shaped Offshore Installations*. P. 2.

⁴⁷ Ibid.

⁴⁸ Richards K.R. *Deepwater Mobile Oil Rigs in the Exclusive Economic Zone and the Uncertainty of Coastal State Jurisdiction* // *Journal of International Business and Law*. 2011. № 2. P. 396.

⁴⁹ Самая глубокая разведочная скважина (3174 метра) была обустроена буровым судном *Dhirubhai Deepwater KGI* у побережья Индии в 2014 году. Max M.D., Johnson A.H. *Exploration and Production of Oceanic Natural Gas Hydrate: Critical Factors for Commercialization*. New York: Springer, 2016. P. 225.

⁵⁰ Самая глубоководная добычная нефтегазовая платформа *Perdido* была введена в эксплуатацию в 2010 году в Мексиканском заливе. Chandrasekaran S., Jain A.K. *Ocean Structures: Construction, Materials, and Operations*. Boca Raton: CRC Press, 2017. P. 35.

⁵¹ Bulleri F., Chapman M.G. *Artificial Physical Structures* // *Marine Ecosystems: Human Impacts on Biodiversity, Functioning and Services* / T.P. Crowe, C.L.J. Frid eds. Cambridge: Cambridge University Press, 2015. P. 169.

1.2. Современный мировой флот морских нефтегазовых платформ

За всю историю морской нефтегазовой добычи на континентальных шельфах более 50 стран⁵² в общей сложности было возведено свыше 10000 морских нефтегазовых платформ⁵³. Анализируя состав мирового флота платформ, следует учитывать, что он регулярно обновляется за счёт сооружения новых и вывода из эксплуатации старых установок. Так, в последние десятилетия рост количества нефтегазовых платформ сократился по причине появления плавучих установок, которые могут быть использованы многократно. Кроме того, количество активных нефтяных и газовых платформ в мире изменяется в зависимости от различных факторов энергетического рынка⁵⁴. На момент проведения данного исследования в мире эксплуатируется около 9500 нефтегазовых платформ⁵⁵.

География расположения мирового флота морских нефтяных и газовых платформ носит региональный характер. Наибольшее количество установок сконцентрировано в двух исторически сложившихся акваториях нефтегазовой добычи – Мексиканском заливе и Северном море. Остальная часть мирового флота платформ распределена в менее крупных нефтегазоносных районах или развивающихся регионах добычи. Так, в акватории Тихого океана наибольшее число установок располагается в районе калифорнийского побережья США. Месторождения Атлантического океана разрабатываются у побережья Канады (к северо-востоку от провинций Новая Шотландия и Ньюфаундленд), у юго-восточного побережья Бразилии и юго-западного побережья Африки (в прибрежных акваториях Нигерии и Анголы). В Азиатско-тихоокеанском регионе нефтегазовые платформы располагаются в Сиамском заливе, а также

⁵² The First Global Integrated Marine Assessment. World Ocean Assessment I. Cambridge: Cambridge University Press, 2017. P. 333.

⁵³ Swamidas A.S.J, Reddy D.V. Offshore Platforms // Springer Handbook of Ocean Engineering / Dhanak M.R., Xiros N.I. eds., New York: Springer, 2016, P. 747; Al-Ghuribi T.M.Q., Liew M.S., Zawawi N.A., Ayoub M.A. Decommissioning Decision Criteria for Offshore Installations and Well Abandonment // Engineering Challenges for Sustainable Future: Proceedings of the 3rd International Conference on Civil, Offshore and Environmental Engineering (Malaysia, 15 – 17 August 2016) / N.A. Zawawi ed. Boca Raton: CRC Press, 2016. P. 81.

⁵⁴ Уже к началу 2000-х годов около 1000 нефтегазовых неиспользуемых платформ в мире были удалены. Boyle A., Freestone D., International Law and Sustainable Development. Oxford: Oxford University Press, 2001. P. 290.

⁵⁵ The Ocean Economy in 2030. Paris: OECD Publishing, 2016. P. 47, 174.

у австралийского северо-западного побережья. Важнейшая акватория нефтегазовой добычи на Ближнем востоке – Персидский залив⁵⁶.

Флот нефтегазовых платформ, располагающийся в пределах российского континентального шельфа, составляет порядка 30 установок, распределённых между несколькими акваториями. На юге страны 12 установок различных типов используются для разведки и разработки месторождений в Чёрном и Азовском морях, а также в северной части Каспийского моря. На северо-западе освоение месторождений в российском секторе Балтийского моря (в прибрежных акваториях Калининградской области) осуществляется двумя установками. Крупнейшие по объёмам добычи нефти и газа сахалинские шельфовые проекты на Дальнем востоке обеспечиваются работой десяти платформ в Охотском море. На российском арктическом шельфе флот нефтегазовых платформ ограничивается тремя установками – платформой «Приразломная» в Печорском море, а также двумя плавучими комплексами в Карском море⁵⁷.

Мелководная и глубоководная добыча⁵⁸. Большая доля мирового флота нефтегазовых платформ располагается в районах моря, глубина которых не превышает 200 метров. Вместе с тем за два последних десятилетия отмечалась тенденция роста объёмов глубоководной добычи⁵⁹. Между тем выход глубоководного сектора добычи на ведущие позиции по объёму извлечённого сырья и увеличения количества глубоководных нефтегазовых платформ в

⁵⁶ The First Global Integrated Marine Assessment. World Ocean Assessment I. Cambridge: Cambridge University Press, 2017. P. 334.

⁵⁷ О расположении нефтегазовых платформ на российском континентальном шельфе См.: Мудрецова Г.Г. Архитектурная эволюция установок добычи шельфовой нефти // Architecture and Modern Information Technologies. 2019. №1. С. 198. URL: https://marhi.ru/AMIT/2019/1kvart19/14_mudrecova/index.php (дата обращения: 25.02.20)

⁵⁸ В технической литературе отсутствуют общепринятые критерии разграничения глубоководной (англ. *deep water*) и мелководной (англ. *shallow water*) добычи. Критерии «глубоководности» изменялись с развитием технологий. Кроме того, такие критерии могут различаться в зависимости от географического региона. Харин А.Ю., Харина С.Б. Скважинная добыча углеводородов морских и шельфовых месторождений. Уфа: УГНТУ, 2004. С. 60; Fang H., Duan M. Offshore Operation Facilities - Equipment and Procedures. Houston: Gulf Professional Publishing, 2014. P. 537.

⁵⁹ Доля нефти, добываемой на глубоководных месторождениях, в глобальном объёме увеличились с 1% в 2000 году до 11% в 2015 году. The First Global Integrated Marine Assessment. World Ocean Assessment I. Cambridge: Cambridge University Press, 2017. P. 333; По прогнозам Организации экономического сотрудничества и развития, промышленная глубоководная добыча является одним из перспективных секторов экономики, связанных с использованием Мирового океана. The Ocean Economy in 2030. P. 47, 189.

долгосрочной перспективе не ожидается по причине сравнительно невысокой концентрации нефтегазовых месторождений в глубоководных районах⁶⁰. По геологическим оценкам, 65% мировых запасов шельфовой нефти и газа разведано в районах акваторий с глубиной не более 200 метров, 30% – в глубинах от 200 до 2500 метров, и только 5% – в районах с глубиной, превышающей 2500 метров⁶¹.

Для целей международно-правового исследования статистика по глубине расположения платформ показательна, поскольку создаёт представление об удалённости установок от исходных линий прибрежных государств, а также позволяет судить о распределении мирового флота платформ по различным видам морских пространств. Так, подавляющая доля установок располагается в территориальном море и исключительной экономической зоне (далее – ИЭЗ). До настоящего дня только четыре государства – Австралия, Индия, и США совместно с Мексикой – проводили разведку нефтегазовых запасов за пределами 200 морских миль⁶², и по меньшей мере 16 государств объявили о выдаче лицензий на разведку за пределами ИЭЗ⁶³. Таким образом, освоение месторождений за пределами 200 морских миль представляется перспективой будущего и, помимо того, требует доработки применимого международно-правового режима⁶⁴.

⁶⁰ Campbell C.J. *Campbell's Atlas of Oil and Gas Depletion*. New York: Springer, 2013. P. 372.

⁶¹ Такое распределение объясняется геологической природой образования углеводородных месторождений. Установлено, что число морских нефтегазовых месторождений прямо пропорционально толщине осадочных пород подводного континентального массива, из чего следует, что в прибрежных мелководных районах их концентрация значительно выше, чем в отдалённых и глубоководных районах. Swamidas A.S.J., Reddy D.V. *Offshore Platforms // Springer Handbook of Ocean Engineering / Dhanak M.R., Xiros N.I. eds.*, New York: Springer, 2016, P. 746.

⁶² Schofield C. *New Marine Resource Opportunities, Fresh Challenges // University of Hawaii Law Review*. 2013. № 3. P. 723-724.

⁶³ Mossop J. *The Continental Shelf Beyond 200 Nautical Miles: Rights and Responsibilities*. Oxford: Oxford University Press, 2016. P. 38.

⁶⁴ Статья 82 Конвенции 1982 года предусматривает «отчисления и взносы в связи с разработкой континентального шельфа за пределами 200 морских миль». Несмотря на ряд проведённых исследований и рабочих совещаний, организованных Международным органом по морскому дну и участниками конвенции, механизм имплементации данного положения до настоящего дня согласовать не удалось. См.: Cai Y. *Role of International Seabed Authority in Global Ocean Governance // The IMLI Treatise on Global Ocean Governance: Volume I: UN and Global Ocean Governance / D.J. Attard, D. Ong, D. Kritsiotis eds.* Oxford: Oxford University Press, 2018. P. 66-68; Harrison J. *Article 82 of UNCLOS: The Day of Reckoning Approaches // The Journal of World Energy Law & Business*. 2017. № 6. P. 488-504.

1.3. Классификация морских нефтегазовых платформ

В зависимости от целей исследования в научной литературе применяются различные критерии классификации нефтегазовых платформ⁶⁵. В настоящей диссертации все нефтегазовые платформы различаются по способу удержания положения, необходимого для проведения операций по разведке и разработке углеводородных месторождений. По данному критерию все модели платформ можно подразделить на два основных вида: стационарные и плавучие⁶⁶.

Стационарные нефтегазовые платформы (англ. *fixed platforms*) состоят из верхнего строения (палубной части) и опорного основания, постоянно закреплённого на морском дне. Все стационарные платформы объединяет два общих признака: 1) опора на дно и 2) удержание неизменного положения при воздействии течений, волновой, ветровой, ледовой нагрузки и других внешних факторов⁶⁷. В зависимости от особенностей опорного основания выделяют три типа стационарных платформ:

- **Гравитационные нефтегазовые платформы** (англ. *Gravity Based Structures*), удерживаемые на морском дне благодаря собственной массе. Основание гравитационных платформ представляет собой объёмную конструкцию с вертикальными или наклонными стенами из стали или несколько железобетонных колонн. Платформы такого типа обладают большой устойчивостью к внешнему воздействию, что обеспечивает возможность их эксплуатации даже в условиях замерзающих морей⁶⁸.

⁶⁵ В качестве дифференцирующих критериев также могут выступать функциональное назначение морской нефтегазовой установки (разведка, разработка или добыча), глубина моря, устойчивость к угрозам морской среды, материал опорных конструкций и иные спецификации. См.: Вяхирев Р.И., Никитин Б.А., Мирзоев Д.А. Обустройство и освоение морских нефтегазовых месторождений. М.: Издательство академии горных наук, 1999. С. 158-165; Гусейнов Ч.С., Иванец В.К., Иванец Д.В. Обустройство морских нефтегазовых месторождений. М.: «Нефть и газ» РГУ нефти и газа им. И.М. Губкина, 2003. С. 124-125; Kaiser M.J., Snyder B.F. The Offshore Drilling Industry and Rig Construction in the Gulf of Mexico. New York: Springer, 2013. P. 4-9.

⁶⁶ Со схематичными изображениями перечисленных типов морских нефтегазовых платформ можно ознакомиться на сайте ПАО «Газпром нефть». См.: Морские буровые: видовое разнообразие. Сравнение различных типов буровых платформ. URL: <https://www.gazprom-neft.ru/press-center/sibneftonline/archive/2013-december-projects/1104482/> (дата обращения: 25.02.20).

⁶⁷ Бородавкин П.П. Морские нефтегазовые сооружения: учебник для вузов. Ч. 1. Конструирование. М.: ООО «Недра-Бизнесцентр», 2006. С. 71.

⁶⁸ Там же. С. 71-86; Swamidas A.S.J, Reddy D.V. Offshore Platforms. P. 740.

- **Свайные платформы** удерживаются за счёт свайного фундамента и опорной ферменной конструкции, выполненной из стали (англ. *Jacket*). На настоящий момент свайные платформы с ферменным опорным основанием самые распространённые в мире⁶⁹.
- **Мачтовые платформы** (англ. *Tower Platform*) относят к «упругим» или «гибким» видам стационарных платформ. Опорное основание таких установок – это жёстко закреплённая ко дну ферменная конструкция – «гибкая башня», – рассчитанная на небольшое смещение, компенсирующее волновую нагрузку и обеспечивающее устойчивость⁷⁰.

Стационарные платформы проектируются с расчётом на долговременную разработку конкретного месторождения. Транспортировка таких установок к месту работы производится за счёт вспомогательных средств, а монтаж занимает значительное время.

Плавучие нефтегазовые платформы (англ. *Floating Offshore Platforms*) способны перемещаться самостоятельно или посредством буксировки. Они не требуют сложных монтажных процедур на месте эксплуатации. Конструкция таких платформ позволяет сохранять неизменное положение по отношению к морскому дну, что обеспечивает условия для буровых работ. В зависимости от способа стабилизации выделяют несколько типов плавучих платформ.

- **Самоподъёмные плавучие платформы** (англ. *Jackup Platform*) в рабочем состоянии удерживают устойчивое положение благодаря подъёмным механизмам и колоннам, опирающимся на грунт⁷¹.
- **Платформы на натяжных связях** (англ. *Tension Legs Platforms*) удерживаются на поверхности воды благодаря понтонным блокам с изменяемым водоизмещением. Стабилизация достигается за счёт

⁶⁹ Chandrasekaran S., Jain A.K. *Ocean Structures: Construction, Materials, and Operations*. P. 10.

⁷⁰ Стабильность мачтовых платформ обеспечивается также за счёт системы понтонов и якорных оттяжек. Харин А.Ю., Харина С.Б. Скважинная добыча углеводородов морских и шельфовых месторождений. Уфа: УГНТУ, 2004. С. 66-68.

⁷¹ Агагусейнов Ю.А., Вишневецкая Э.Л., Кулиев И.П. Самоподъёмные плавучие буровые установки. М.: Недра, 1979. С. 6.

натяжения системы якорных связей и притопления плавучей части корпуса на определённую глубину⁷².

- **Полупогружные буровые установки** (англ. *Semi-submersible*) по конструкции аналогичны платформам на натяжных связях с тем отличием, что якорные крепления полупогружных платформ не имеют натяжения. Стационарное положение на поверхности моря обеспечивается системой динамической стабилизации⁷³.
- **Плавучие платформы типа «SPAR»** (англ. *Single Point Anchor Reservoir*) в основе конструкции имеют цилиндрический резервуар большого диаметра, поддерживающий палубную часть платформы. Стабилизация обеспечивается за счёт якорной системы, большой осадки и низкого центра тяжести, который позволяет сохранять вертикальную устойчивость и противостоять волновой нагрузке⁷⁴.
- **Буровые суда** (англ. *Drillships*) по своей сути представляют собой морские суда, оснащённые буровыми установками⁷⁵. Устойчивость буровых судов во время обустройства скважин достигается за счёт системы динамической стабилизации⁷⁶.
- **Плавучие установки для добычи хранения и отгрузки нефти** (англ. *Floating Production, Storage and Offloading Unit*) построены на базе корпуса судна, что позволяет хранить нефть на борту до отгрузки на танкер или подводный нефтепровод. Стабилизация таких комплексов обеспечивается растяжной якорной системой⁷⁷.

Помимо стационарных и плавучих платформ в морской нефтегазовой промышленности используют и другие объекты инфраструктуры. В контексте

⁷² Бородавкин П.П. Морские нефтегазовые сооружения: учебник для вузов. Ч. 1. Конструирование. С. 108-109; Перфилов В.А., Габова В.В., Томарева И.А., Канавец У.В. Проектирование и строительство морских нефтегазовых сооружений: в 2-х ч. Часть 1. Волгоград: ВолгГТУ, 2017. С. 6.

⁷³ Paik J.K., Thayamballi A.K. Ship-Shaped Offshore Installations. P. 6.

⁷⁴ Speight J.G. Handbook of Offshore Oil and Gas Operations. Houston: Gulf Professional Publishing, 2015. P. 91-93.

⁷⁵ Буровые суда зачастую сооружаются на базе корпусов бывших нефтеналивных танкеров. Ibid. P. 75.

⁷⁶ Paik J.K., Thayamballi A.K., Ship-Shaped Offshore Installations. P. 74.

⁷⁷ Ibid. P. 348.

исследования необходимо указать на их соотношение с категорией «морских нефтегазовых платформ».

Использование **искусственных островов** для освоения углеводородных запасов в мелководных акваториях может представлять альтернативу морским платформам⁷⁸. Так, благодаря устойчивости к воздействию неблагоприятной ледовой обстановки, искусственные острова применяются для разработки мелководных месторождений в Арктике⁷⁹. Ввиду особенностей физической природы и технологии обустройства, искусственные острова не включаются в категорию «морских нефтегазовых платформ» в контексте настоящей работы. Представляется, что анализ международно-правового режима использования искусственных островов для целей нефтегазовой добычи составляет предмет отдельного исследования.

Подводные добычные комплексы (*англ. – Subsea Production Systems*) – одна из современных разработок морской нефтегазовой промышленности⁸⁰. Такие комплексы устанавливаются на заранее обустроенных скважинах и обеспечивают автономный процесс извлечения и доставки нефтепродуктов на плавучие платформы или береговые станции через систему трубопроводов⁸¹. Использование подводных добычных комплексов позволяет сократить число возводимых платформ и производить одновременную добычу из нескольких скважин. Для целей международно-правового исследования подразумевается, что такие комплексы относятся к типу стационарных установок.

⁷⁸ Вяхирев Р.И., Никитин Б.А., Мирзоев Д.А. Обустройство и освоение морских нефтегазовых месторождений. С. 179-183; Swamidas A.S.J, Reddy D.V. Offshore Platforms. P. 752.

⁷⁹ Искусственные острова для освоения арктических нефтегазовых месторождений возведены в море Бофорта у побережья Аляски. Speight J.G. Handbook of Offshore Oil and Gas Operations. P. 98-99.

⁸⁰ Впервые применённые в 2007 году в Северном море, подводные добычные комплексы используются на более чем 130 шельфовых месторождениях по всему миру. В России технология была впервые применена при обустройстве Кириного месторождения на шельфе Сахалина в 2013 году. См.: В чём особенности морской добычи. Электронный ресурс. ПАО «Газпром». URL: <http://www.gazprominfo.ru/articles/sea-production/> (дата обращения: 24.02.20).

⁸¹ Перфилов В.А., Габова В.В., Томарева И.А., Канавец У.В. Проектирование и строительство морских нефтегазовых сооружений: в 2-х ч. Часть 1. С. 7; Speight J.G. Handbook of Offshore Oil and Gas Operations. P. 93-96; Leffler W.L., Pattarozzi R., Sterling G. Deepwater Petroleum Exploration & Production: A Nontechnical Guide. Tulsa: PennWell Books, 2011. P. 213-215.

Нерешённой проблемой для нефтегазовой отрасли остаётся отсутствие технологии подводного бурения скважин⁸². Разработки автоматизированных **подводных буровых установок** (англ. – *Seabed Rigs*) финансируются в ряде ведущих государств нефтегазовой добычи⁸³. Использование таких установок делает возможным обустройство месторождений подо льдом⁸⁴, упрощает разработку глубоководных скважин, минимизирует воздействие на морскую среду и является менее затратным в сравнении с эксплуатацией традиционных платформ. В данной работе аспекты международно-правового регулирования, связанные с эксплуатацией подводных буровых установок, не затрагиваются ввиду недостаточной практики их применения.

Таким образом, для настоящего исследования принципиальной является классификация платформ на стационарные и плавучие. Эта классификация используется в отечественной⁸⁵ и зарубежной⁸⁶ технической литературе для «обеспечения работоспособности и надёжности всех морских нефтегазовых сооружений, размещаемых в акватории морей»⁸⁷. Она применяется для целей правового регулирования в национальных⁸⁸ и международно-правовых актах⁸⁹, в стандартах коммерческих ассоциаций нефтегазовой отрасли⁹⁰. В контексте исследования данная классификация позволяет выявить ключевые

⁸² Бородавкин П.П. Морские Нефтегазовые Сооружения: учебник для вузов. Ч. 1. Конструирование. С. 170.

⁸³ Мирзоев Д.А., Ибрагимов И.Э., Архипова О.Л. Инновационные технологии подводной добычи углеводородов на шельфе Арктики // *Neftegas.RU*. 2012. № 8. С. 44-47; Raunholt L. Innovative Seabed Drilling Rig // *Scandinavian Oil and Gas*. 2007. № 3/4. P. 24-25.

⁸⁴ Зьянгиров Я.О., Лямина Н.Ф. Подводные комплексы – будущее по добыче нефти и газа шельфовой зоны арктических морей // *Геология география и глобальная энергия*. 2014. № 3. С. 104-106.

⁸⁵ Бородавкин П.П. Морские Нефтегазовые Сооружения: учебник для вузов. Ч. 1. Конструирование. С. 71-126; Перфилов В.А., Габова В.В., Томарева И.А., Канавец У.В. Проектирование и строительство морских нефтегазовых сооружений: в 2-х ч. Часть 1. С. 5-11; Гусейнов Ч.С., Иванец В.К., Иванец Д.В. Обустройство морских нефтегазовых месторождений. С. 124-170.

⁸⁶ Chakrabarti S.K. Halkyard J., Capanoglu C. Historical Development of Offshore Structures // *Handbook of Offshore Engineering*. Volume I. / Chakrabarti S.K ed. London: Elsevier, 2005. P. 15-38; Swamidas A.S.J, Reddy D.V. *Offshore Platforms*. P. 747-750.

⁸⁷ Бородавкин П.П. Морские Нефтегазовые Сооружения: учебник для вузов. Ч. 1. Конструирование. С. 52.

⁸⁸ Правила классификации, постройки и оборудования плавучих буровых установок и морских стационарных платформ. СПб: Российский морской регистр судоходства, 2014. С. 14-16.

⁸⁹ Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, IMO Assembly Resolution of 18 January 2010. IMO Doc. A.1023(26); Civil Aviation Authority. Standards for Offshore Helicopter Landing Areas of 28 September 2018. CAP 437. P. 21-25.

⁹⁰ International Association of Classification Societies. Requirements concerning Mobile Offshore Drilling Units, IACS Req. 2012. P.1.

различия в международно-правовом статусе стационарных и плавучих платформ.

2. Развитие положений о международно-правовом статусе морских нефтегазовых платформ

По мере расширения деятельности государств в морских пространствах увеличивалось и количество искусственно сооружаемых в море объектов. Большую их часть со второй половины XX века стали составлять установки для разведки и разработки шельфовых месторождений нефти и газа⁹¹. Таким образом появление морских нефтегазовых платформ оказало определяющее воздействие на развитие положений о международно-правовом статусе всех категорий искусственно сооружаемых в море объектов.

Развитие положений о международно-правовом статусе можно разделить на несколько стадий, периодизация которых совпадает с основными этапами кодификации международного морского права.

2.1. Женевская конвенция о континентальном шельфе 1958 года

Проблема определения международно-правового статуса искусственно сооружённых в море объектов впервые возникла при обсуждении вопроса об установлении границ территориального моря⁹².

Материалы Гаагской конференции 1930 года свидетельствуют о том, что Комитет по территориальным водам отмечал различие в правовом положении естественных островов и возведённых в море объектов – установок и искусственных островов. Согласно выводам Гаагской конференции, только естественные острова могли влиять на определение границ территориального моря⁹³. Между тем определения для таких терминов, как «искусственный остров» и «морская установка» сформулировано не было.

⁹¹ Gavouneli M. Pollution from Offshore Installations. London: Graham & Trotman, 1995. P. 9.

⁹² Jessup P.C. The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction. New York: GA Jennings, 1927. P. 69-70.

⁹³ Под «островом» понимался «участок земли, окружённый водой и постоянно находившийся над уровнем высшей точки прилива». Report of the Second Committee: Territorial Sea. Acts of the Conference for the Codification of International Law (13 March - 12 April 1930). LN Doc. C.351.M.145, 1930. P.131.

Несмотря на неудачу Гаагской конференции 1930 года, проведённая ей работа послужила основой для формирования положений о международно-правовом статусе искусственно сооружённых в море объектов. Так, впервые было объявлено о значении естественного и искусственного происхождения морских объектов для определения исходных линий и установления границ различных видов морских пространств.

Разработка проекта статей по морскому праву. Проблема определения статуса искусственных морских объектов для целей международно-правового регулирования составляла одну из задач Комиссии международного права (далее – КМП) при разработке статей по морскому праву в период с 1949 по 1956 годы.

Важно принимать во внимание обстоятельства исторического периода, в ходе которого КМП вела составление статей. В 1945 году была провозглашена декларация Трумэна⁹⁴, положившая начало развитию международно-правовой концепции континентального шельфа⁹⁵. Одна из главных причин появления концепции – повышение интереса прибрежных государств к добыче морских углеводородных ресурсов, что означало увеличение количества нефтегазовых платформ. В этой связи КМП рассматривала аспекты правового статуса искусственно сооружаемых в море объектов, главным образом, в контексте суверенных прав на освоение континентального шельфа⁹⁶. Исключительное право прибрежных государств на эксплуатацию установок, необходимых для разведки и разработки его природных ресурсов в пределах континентального шельфа, стало основой правового для статуса таких объектов.

⁹⁴ 28 сентября 1945 года президент США Г. Трумэн провозгласил идею принадлежности континентального шельфа прибрежному государству: «Правительство США рассматривает естественные богатства поверхности и недр континентального шельфа, которые находятся под водами открытого моря, но прилегают к берегам США, принадлежащими США и подчиняющимися юрисдикции и контролю со стороны США». За провозглашением США последовал целый ряд схожих деклараций государств о расширении. Между тем декларации не были сходными по своей природе. Так, Австралия утверждала о юрисдикции исключительно над ресурсами шельфа, несколько латиноамериканских государств, ввиду отсутствия геологического шельфа как такового, заявили о суверенных правах над морским дном в пределах 200 морских миль от берега, а Бразилия и Пакистан заявляли о полном суверенитете над пространствами шельфа. Crawford J. Brownlie's Principles of Public International Law. Oxford: Oxford University Press, 2020. P. 255-256.

⁹⁵ Churchill R.R., Lowe A.V. The Law of the Sea. P. 144.

⁹⁶ Report of the International Law Commission covering its Second Session, 5 June - 29 July 1950 // 1950 Yearbook of the International Law Commission, Vol. II. P. 384-385.

Связь статуса морских установок с режимом континентального шельфа обусловила задачу КМП по согласованию этого статуса с режимами других видов морских пространств. В вопросе о влиянии установок на определение территориального моря КМП следовала заключениям Гаагской конференции 1930 года⁹⁷. В итоговом проекте статей указывалось, что «такие установки, хоть и находятся под юрисдикцией прибрежного государства, не имеют статуса островов. Они не имеют своего территориального моря, и их наличие не влияет на определение границ территориального моря прибрежного государства»⁹⁸. В то же время, за прибрежным государством сохраняется уголовная и гражданская юрисдикция в отношении таких объектов⁹⁹.

Возведение искусственных установок в пространствах открытого моря неизбежно создавало помехи для осуществления судоходства, рыболовства и любых видов деятельности, допустимой свободами открытого моря. Так проявился конфликт суверенного права государств на возведение установок со свободами открытого моря. В этом аспекте КМП выступила за приоритет последнего – безопасность осуществления судоходства и рыболовства в открытом море была поставлена превыше интересов прибрежных государств по освоению ресурсов морского дна¹⁰⁰.

Эта логика была положена в основу общего принципа, согласно которому разведка и разработка шельфа не должна создавать неоправдываемой помехи судоходству, рыболовству или охране живых ресурсов моря. Данный принцип должен учитываться при возведении морских установок. Было заключено, что безопасность судоходства должна обеспечиваться прибрежным государством посредством организации «надлежащего оповещения о возведении таких

⁹⁷ Provisional Articles Concerning the Regime of the Territorial Sea. Comment to Article 10 // 1954 Yearbook of the International Law Commission, Vol. II. P. 156.

⁹⁸ Articles Concerning the Law of the Sea. Article 71(3) // 1956 Yearbook of the International Law Commission, Vol. II. P. 264.

⁹⁹ Report of the International Law Commission Covering the Work of its Fifth Session (1 June – 14 August 1953) // 1953 Yearbook of the International Law Commission Vol. II. P. 216.

¹⁰⁰ По комментарию КМП, интересы судоходства и рыболовства носят приоритетный характер, исключая разработку ресурсов морского дна в случае создания существенной помехи осуществлению данных видов деятельности. Draft Articles on the Continental Shelf and Related Subjects. Article 6 // 1951 Yearbook of the International Law Commission Vol. II. P. 142.

сооружений, а также поддержания постоянных средств предупреждения об их наличии»¹⁰¹.

КМП сочла необходимым установить безусловный запрет расположения установок в областях моря, имеющих важное значение для судоходства. Так, в проекте статей предусматривалось, что установки «не могут находиться в местах, где они могут служить помехой на обычных морских путях, имеющих существенное значение для международного судоходства»¹⁰². Для сохранения баланса интересов и недопущения необоснованного вмешательства в деятельность по разведке и разработке континентального шельфа в проекте предусматривалось создание вокруг морских установок «зон безопасности» и сохранение за прибрежными государствами права принимать меры по их защите¹⁰³.

Правовой статус нефтегазовых платформ в Конвенциях по морскому праву 1958 года. Проект статей КМП в части, касающейся статуса морских установок, был в целом поддержан государствами на первой Конференции ООН по морскому праву в 1958 году¹⁰⁴. Внесённые в текст дополнения лишь уточняли правовой режим зон безопасности, а также требования к удалению установок¹⁰⁵. По решению конференции нормы о правовом статусе морских установок были закреплены в статье 5 Конвенции о континентальном шельфе 1958 года.

Во всех Женевских конвенциях по морскому праву 1958 года понятие «установки и сооружения» используется наряду с такими понятиями, как «остров» и «судно». По смыслу конвенций отнесение морских объектов к той или иной категории подразумевало различные правовые последствия. Это

¹⁰¹ Articles Concerning the Law of the Sea // 1956 Yearbook of the International Law Commission, Vol. II. P. 264. Местоположение таких установок должны быть отражено в документах. Во всех случаях установки должны быть оснащены оптическими и звуковыми средствами предупреждения. Draft Articles on the Continental Shelf and Related Subjects. Article 6 // 1951 Yearbook of the International Law Commission Vol. II. P. 142.

¹⁰² Articles Concerning the Law of the Sea // 1956 Yearbook of the International Law Commission, Vol. II. P. 264.

¹⁰³ Ibid. P. 264. Развитие концепции «зон безопасности» детально рассматривается в § 4 Главы 1.

¹⁰⁴ Подробнее о согласовании положений статьи 5 Конвенции о континентальном шельфе на первой Конференции по морскому праву См.: Whiteman M.M. Conference on the Law of the Sea: Convention on the Continental Shelf // The American Journal of International Law. 1958. № 4. P. 643-648.

¹⁰⁵ Text of the Articles and Final Clauses Adopted by the Fourth Committee. UN Doc. A/CONF.13/L.12, annex. Art. 71.

свидетельствует о возникновении отдельной правовой категории «установок и сооружений» и позволяет утверждать о возникновении самостоятельного международно-правового статуса объектов, подпадающих в эту категорию.

Несмотря на то, что Женевские конвенции не содержали определения термина «установки и сооружения», затруднений для применения норм на практике не возникло. При согласовании текста конвенций подразумевалось, что единственной целью эксплуатации морских установок является разведка и разработка недр морского дна¹⁰⁶, что было явно отражено в формулировках статьи 5 Конвенции о континентальном шельфе 1958 года. Таким образом, все существующие и возводимые в тот период стационарные нефтедобывающие платформы вне сомнений попадали в категорию «установок и сооружений».

Положения Женевской конвенции о континентальном шельфе 1958 года сыграли важную роль для формирования международно-правового статуса морских установок и сооружений – впервые на универсальном уровне был провозглашён основной элемент их правового статуса – *неразрывная связь с режимом континентального шельфа*, что определило содержание правовой связи государства с этой категорией морских объектов.

Впоследствии концепция правового статуса установок и сооружений, как составляющая режима континентального шельфа, была широко признана¹⁰⁷ государствами и в скором времени стала рассматриваться в качестве обычая международного права¹⁰⁸.

¹⁰⁶ В 1950-е годы мировая практика использования морских установок ограничивалась их применением в нефтедобывающей промышленности в Мексиканском заливе и прибрежных водах Венесуэлы. Gavouneli M. Pollution from Offshore Installations. London: Graham & Trotman, 1995. P. 15.

¹⁰⁷ Считается, что Конвенция о континентальном шельфе 1958 года вобрала в себя как элементы уже сложившихся норм обычного права, так и ряд положений, характеризующихся на тот момент как *lex ferenda*. Ключевое значение конвенции – закрепление в качестве обычной правовой нормы идеи о том, что права государств на континентальный шельф существуют вне зависимости от их провозглашения и не требуют фактического завладения, оккупации данных пространств. Roughton D., Trehearne C. The Continental Shelf // The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume I: The Law of the Sea / Attard D.J., Fitzmaurice M., Norman A., Gutiérrez M. eds. Oxford: Oxford University Press, 2014. P. 146.

¹⁰⁸ Обычно-правовой характер концепции континентального шельфа был подтверждён Международным Судом ООН в делах о континентальном шельфе Северного моря в 1969 году: «[П]раво прибрежного государства в отношении пространств континентального шельфа, представляющего собой естественное продолжение его сухопутной территории, [...] существует *ipso facto* и *ab initio* в силу его суверенитета над сухопутными пространствами и как распространение осуществления этих суверенных прав в целях изучения морского дна и добычи его природных ресурсов. Это является неотъемлемым правом». North Sea Continental

2.2. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года

Положения Женевской конвенции о континентальном шельфе 1958 года в части, касающейся статуса установок и сооружений, были приняты за основу при разработке текста конвенции на третьей Конференции ООН по морскому праву. Положения статьи 60, определяющие международно-правовой статус установок и сооружений, можно обобщить следующим образом:

- Права на возведение, выдачу разрешений на возведение установок и сооружений, а также регулирование их постройки и эксплуатации относятся к *исключительным правам прибрежного государства*¹⁰⁹;
- Установки и сооружения *не имеют своего территориального моря*, а их сооружение не влияет на определение границ каких-либо видов морских пространств¹¹⁰;
- Вокруг установок и сооружений прибрежные государства вправе устанавливать *зоны безопасности*, в пределах которых они обладают юрисдикцией для обеспечения безопасности судоходства, а также для охраны самих установок и сооружений¹¹¹.

Можно заметить, что главные положения статьи 5 Женевской конвенции по континентальному шельфу 1958 года без изменений были перенесены в Конвенцию 1982 года. Изменения коснулись только требований к удалению установок и положений о зонах безопасности, что подробно рассматривается ниже¹¹².

В рамках этого параграфа необходимо оставить несколько комментариев о международно-правовом статусе морских нефтегазовых платформ в свете нововведений, привнесённых Конвенцией 1982 года, а также о проблеме

Shelf cases (Federal Republic of Germany v. Denmark; Federal Republic of Germany v. the Netherlands). Judgment of 20 February 1969. para. 63.

¹⁰⁹ Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года // Бюллетень международных договоров. 1998. №1. С. 3-169. Ст. 60(1).

¹¹⁰ Ст. 60(8).

¹¹¹ Ст. 60(4).

¹¹² Развитие положений Конвенции 1982 года, определяющих зоны безопасности, рассматривается в § 4.2.1 настоящей главы, развитие требований к удалению морских установок – в § 2.2 Главы 3.

определения термина «установки и сооружения» и соотношении их статуса с правовым положением «искусственных островов».

Режим ИЭЗ как новое основание для юрисдикции. Развитие норм о международно-правовом статусе установок и сооружений в Конвенции 1982 года связано с появлением режима ИЭЗ. В силу режима ИЭЗ, прибрежное государство обладает суверенными правами на разведку и разработку неживых ресурсов морских недр в пределах 200 морских миль от исходных линий¹¹³. Таким образом, новым основанием для прав прибрежного государства в отношении ресурсов морского дна, помимо «традиционной» концепции континентального шельфа, нашедшей закрепление в части VI Конвенции 1982 года, стал режим ИЭЗ¹¹⁴, регламентируемый частью V Конвенции¹¹⁵.

Ввиду того, что указанным суверенным правам в рамках обоих режимов корреспондирует право осуществлять юрисдикцию «в отношении создания и использования установок и сооружений»¹¹⁶, прибрежные государства также располагают *двумя основаниями для юрисдикции* в отношении нефтегазовых платформ, располагающихся в пределах ИЭЗ¹¹⁷.

Соотношение режимов «установок и сооружений» и «искусственных островов». Конвенция 1982 года предусматривает общий правовой режим для

¹¹³ Ст. 56(1)(a).

¹¹⁴ В 1985 Международный Суд ООН заключил, что «институт исключительной экономической зоны с его нормой, касающейся права на эту зону на основании концепции расстояния, как показывает практика государств, стал частью обычного права». *Case Concerning the Continental Shelf (Libyan Arab Jamahiriya v. Malta)*. Judgment of 3 June 1985. P. 33.

¹¹⁵ В то время как обе концепции обычно одновременно применимы к одному географическому пространству, их правовая природа различна. Следует понимать, что в отличие от континентального шельфа, установление которого не требует какой-либо декларации от государств в силу его существования *ipso facto* и *ab initio*, установление ИЭЗ предполагает соответствующее официальное заявление. Так, Международный Суд ООН указал: «Хотя может существовать шельф, где нет исключительной экономической зоны, не может быть исключительной экономической зоны без соответствующего континентального шельфа». *Case Concerning the Continental Shelf (Libyan Arab Jamahiriya v. Malta)*. Judgment of 3 June 1985. P. 33.

¹¹⁶ Конвенция 1982 года. Ст. 60(1), Ст. 80. Заметим, что в данном случае речь идёт о «юрисдикции» по возведению и использованию установок, что, по мнению некоторых авторов, носит более ограниченный характер, нежели «суверенные права» по разработке морских недр. Churchill R.R., Lowe A.V. *The Law of the Sea*. P. 167.

¹¹⁷ Несмотря на то, что режимы шельфа и ИЭЗ представляют разные правовые основы прав государства на морское дно, статья 56(3) Конвенции о правах государства в ИЭЗ предусматривает осуществление этих прав в соответствии с положениями части VI о континентальном шельфе.

«установок и сооружений» и «искусственных островов»¹¹⁸. Такое положение подвергается критике в зарубежной доктрине. Так, по мнению австралийского профессора Х. Эсмаейли, «не вызывает сомнения, что правовое регулирование [возведённого на искусственном острове] отеля и морской буровой установки в вопросах юрисдикции или охраны морской среды от загрязнения не должно быть одинаковым»¹¹⁹. В этой связи автор предлагает разработать специальные правовые режимы для обеих категорий морских объектов¹²⁰.

Представляется, что включение специальных режимов для категорий «установок и сооружений» и «искусственных островов» в Конвенцию 1982 года нецелесообразно по нескольким соображениям.

Во-первых, целью согласования статьи 60 Конвенции по морскому праву 1982 года являлось закрепление общего правового статуса для всех искусственно сооружённых в море объектов вне зависимости от их физической природы или целей их эксплуатации. Положения статьи 60, определяющие правовой статус таких объектов, носят общий характер и не затрагивают аспектов, связанных с их функциональным назначением. Регулирование подобных аспектов – предмет специальных международных договоров, региональных соглашений и национального законодательства.

Во-вторых, заключения исследователей, выступающих за необходимость самостоятельных правовых режимов основываются, главным образом, на различии функций той или иной категории морских объектов. Учитывая, что искусственные острова могут использоваться для разработки углеводородных месторождений¹²¹, разделение единого режима статьи 60 Конвенции на два особых режима для «искусственных островов» и «установок и сооружений» не имеет смысла для целей международно-правового регулирования.

¹¹⁸ Конвенция 1982 года. Ст. 60.

¹¹⁹ Esmaeili H. *The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law*. P. 50.

¹²⁰ Ibid. P. 51. Подобные заключения характерны для исследований, посвящённых статусу искусственных островов. См.: Galea F. *Artificial Islands in The Law of the Sea: Dissertation presented in partial fulfilment of the requirement for the Degree of Doctor of Laws* / Francesca Galea. University of Malta, 2009. P. 129.

¹²¹ См.: § 1.3 Главы 1.

Как бы то ни было, положения, включённые в статью 60 Конвенции 1982 года, развивались в свете регулирования деятельности по освоению ресурсов континентального шельфа и потому представляются оптимальной основой для регламентации международно-правовых отношений, возникающих в связи с категорией «установок и сооружений», подавляющую часть которых сегодня составляют нефтегазовые платформы. Приемлемость аналогичных положений к категории «искусственных островов» выходит за рамки анализа настоящей работы и требует специального исследования¹²².

Определение термина «установки и сооружения». Конвенция 1982 года не определяет содержание категории «установок и сооружений». Более того, помимо этого термина в аналогичном значении в тексте используется набор смежных понятий и формулировок. Среди таковых «платформы или другие искусственно сооружённые в море конструкции»¹²³, «установки»¹²⁴, «установки и устройства»¹²⁵, «установки, сооружения и другие устройства»¹²⁶.

Попытки исправить неопределённость термина и непоследовательность его использования предпринимались ещё при согласовании текста Конвенции 1982 года. Так, редакционный комитет предлагал дополнить статью 1 будущей конвенции термином «установки», под которым бы подразумевались все «искусственные острова и сооружения», и привести в соответствие с этим определением текст всей конвенции¹²⁷. Аналогичное предложение прозвучало со стороны США при согласовании режима ИЭЗ. Проект режима, вынесенный делегацией на рассмотрение, включал определение термина «установки». По предложению США, под «установками» следовало бы понимать «все морские сооружения, устройства и установки, которые не являются подвижными в

¹²² См.: Вылегжанин А.Н., Крымская К.В. Международно-правовой режим искусственных островов и иных стационарных конструкций в море // Московский журнал международного права. 2018. № 2. С. 45-56.

¹²³ Конвенция 1982 года. Ст. 1(а)(i).

¹²⁴ Там же. Ст. 147.

¹²⁵ Там же. Ст. 147(3)(с)(d).

¹²⁶ Там же. Ст. 209(2).

¹²⁷ Report of the Chairman of the Drafting Committee (1 August 1980) Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Volume XIV. UN Doc. A/CONF.62/L.57/Rev.1. P. 118-120.

обычном режиме функционирования»¹²⁸. Тем не менее, ни поправки редакционного комитета, ни предложения США не получили одобрения участников Конференции¹²⁹.

В итоге Конвенция 1982 года повторила подход Женевской конвенции о континентальном шельфе 1958 года, *подразумевавшей*, что все нефтегазовые платформы подпадают под категорию «установок и сооружений». Такой подход объясняется тем, что на момент согласования Конвенции 1982 года основной объём морской добычи углеводородов обеспечивался посредством стационарных платформ. Аспектам международно-правового статуса плавучих платформ на тот момент не уделялось должного внимания, так как в период согласования Конвенции 1982 года они только начали использоваться операторами США в Мексиканском заливе¹³⁰, а значимое распространение получили лишь в 1990-е годы¹³¹.

Некоторые зарубежные исследователи считают отсутствие определения, устанавливающего круг объектов, попадающих в категорию «установок и сооружений», существенным недостатком Конвенции 1982 года¹³². В этом ключе высказывался Х. Эсмаейли, обосновывая предложение о внесении в конвенцию соответствующих поправок¹³³.

Между тем внесение таких изменений не представляется необходимым по нескольким соображениям. Во-первых, содержание термина «установки и сооружения» возможно определить посредством исторического толкования,

¹²⁸ United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary. Volume II / M.H. Nordquist, S. Nandan, S. Rosenne eds., Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 1993. P. 575.

¹²⁹ United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary. Volume III / S. Nandan, S. Rosenne eds., Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 1995. P. 151.

¹³⁰ Это во многом объясняет предложение делегации США определить термин «установки», исключив из его содержания плавучие типы платформ.

¹³¹ Richards K.R. Deepwater Mobile Oil Rigs in the Exclusive Economic Zone and the Uncertainty of Coastal State Jurisdiction // Journal of International Business and Law. 2011. № 2. P.401.

¹³² Dux T. Specially Protected Marine Areas in the Exclusive Economic Zone (EEZ): The Regime for the Protection of Specific Areas of the EEZ for Environmental Reasons Under International Law. Münster: LIT Verlag, 2011. P. 156; Pereira R. Pollution from Seabed Activities // The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume III: Marine Environmental Law and International Maritime Security Law / D. Attard, M. Fitzmaurice, N. Martinez, R. Hamza eds. Oxford: Oxford University Press, 2016. P. 104; Rothwell D.R., Stephens T. The International Law of the Sea. London: Bloomsbury Publishing, 2016. P. 288.

¹³³ Esmaeili H. The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International. P. 50-51.

обращаясь содержанию подготовительных материалов, которые рассмотрены выше¹³⁴.

Во-вторых, главная задача Конвенции 1982 года в части регулирования эксплуатации морских объектов состоит в закреплении их международно-правового статуса. В случае с нефтегазовыми платформами, находящимися в процессе разведки и разработки морских месторождений, международно-правовой статус остаётся неизменным вне зависимости от их вида – как стационарные, так и плавучие платформы производят буровые операции в неподвижном по отношению к морскому дну положении. В этом положении и стационарные, и плавучие платформы попадают в категорию «установки и сооружения» и обладают одинаковым международно-правовым статусом.

Учитывая сказанное необходимо заключить, что Конвенция 1982 года в своих настоящих формулировках выполняет задачу по определению статуса всех типов нефтегазовых платформ на момент осуществления операций по разведке и разработке ресурсов морского дна – основного функционального предназначения данной категории морских объектов.

3. Подходы к определению международно-правового статуса различных типов морских нефтегазовых платформ

Затруднения в определении международно-правового статуса морских нефтегазовых платформ возникли с началом эксплуатации плавучих установок. Ввиду схожести таких установок с морскими судами, соотношение правового статуса этих категорий объектов оказалось неочевидным. Для целей дальнейшего анализа обозначим ключевые аспекты международно-правового статуса морских судов.

Ни конвенционные положения, ни обычное международное право не позволяют дать универсального определения термину «судно»¹³⁵. В доктрине

¹³⁴ Об использовании подготовительных материалов для целей толкования См.: Лукашук И.И. Современное право международных договоров. В 2 т. Т. II. Действие международных договоров. М.: Волтерс Клувер, 2004. С. 633-634; Gardiner R. Treaty Interpretation. Oxford: Oxford University Press, 2015. P. 25-26.

¹³⁵ Lagoni R. Merchant Ships / Max Planck Encyclopedia of Public International Law. Para. 1. URL: <http://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1197> (дата обращения: 24.02.20).

неоднократно предпринимались попытки создать такое определение. Авторы чаще всего указывали на такие признаки судов, как возможность осуществлять транспортировку грузов или пассажиров, а также оснащённость техническими средствами для осуществления судоходства¹³⁶. Между тем доктринальные попытки не увенчались успехом.

На этапе подготовки статей по морскому праву в 1950-1956 годах КМП приняла решение не включать определение термина «судна» в итоговый текст проекта¹³⁷. Так, определение термина «судна» не получило закрепления ни в Женевских конвенциях 1958 года, ни в Конвенции 1982 года. Эти договоры закрепили лишь международно-правовой статус данной категории объектов – по общему правилу, морское судно подчиняется юрисдикции государства флага¹³⁸. В отсутствие универсального определения для целей правового регулирования в практике государств сложился подход, согласно которому в международных и национальных актах определение термина «судна» либо вовсе не включается, либо формулируется с учётом целей и задач конкретного нормативного акта.

Плавающие платформы отвечают основным признакам морских судов – они используются для транспортировки груза (бурового оборудования, запасов нефтепродуктов) и людей (работников платформы), имеют характеристики, необходимые для навигации, а некоторые модели оснащены двигательными установками для самостоятельного передвижения.

¹³⁶ Аспекты международно-правового статуса морских судов многократно рассматривались в отечественной и зарубежной доктрине. См.: Современное международное морское право. Научные исследования. Охрана морской среды. Торговое и военное мореплавание / Под ред. М.И. Лазарева. М.: Наука, 1978. С. 17-28; Гуцуляк В.Н. Морское право. С. 39-61; Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы / Под ред. А.Л. Колодкина, В.Н. Гуцуляка, Ю.В. Бобровой и др. С. 503-530; Скаридов А.С. Морское право. Монография. С. 249-286; Gutsulyak V. International Maritime Law from the Russian Perspective: A Comprehensive Guide for Shipmasters, Lawyers and Cadets. P. 59-80; Meyers H. The Nationality of Ships. The Hague: Martinus Nijhoff, 1967. P. 8-24; Lazaratos G. The Definition of Ship in National and International Law // *Revue Hellénique de Droit International*. 1969. № 22. P. 57-99; O'Connell D.P. The International Law of the Sea: Volume II. Oxford: Clarendon Press, 1984. P. 747-791; Yang H. Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea. New York: Springer, 2006. P. 7-15; Cogliati-Bantz V.P. Means of Transportation and Registration of Nationality: Transportation Registered by International Organizations. Abingdon: Routledge, 2015. P. 14-21.

¹³⁷ Summary Records of the Seventh Session. 284th Meeting. Article 6: Merchant ships on the high seas // 1955 Yearbook of the International Law Commission, Vol. I. P. 10.

¹³⁸ Конвенция 1982 года. Ст. 92(1).

Учитывая «дуалистическую» физическую природу плавучих платформ, возникает вопрос – **обладают ли такие объекты международно-правовым статусом судов?** Конвенция 1982 года не даёт однозначного ответа, так как, по смыслу её норм, плавучие типы платформ являются «двухстатусными» объектами, попадающими в категорию «установок и сооружений» в момент разведки и разработки морских месторождений, и в категорию «судов» в момент осуществления навигации.

В международно-правовой доктрине высказывались различные мнения по этому вопросу. Так, авторы, следующие логике французского автора Ж. Жиделя, выдвигавшего в качестве главного критерия «судна» возможность передвижения по воде¹³⁹, исключали из этой категории все типы нефтегазовых платформ. Отметим, что исследования Ж. Жиделя были опубликованы в 1930-х годах, когда шельфовая добыча нефти не имела промышленных масштабов. Между тем выводы автора использовались КМП при составлении статей по морскому праву в 1950-х годах.

Итальянский исследователь Ф. Флорио, считавший главным критерием «судна» возможность транспортировки людей на его борту, включал в эту категорию плавучие типы платформ¹⁴⁰. Нидерландский профессор Г. Майерс рассматривал такие объекты в качестве судов в момент их буксировки к месту работы¹⁴¹.

В отечественной доктрине вопрос об отнесении плавучих установок к категории судов был разрешён М.И. Лазаревым в начале 1970-х годов. По его мнению, «в период движения к месту бурения статус самоходной платформы должен быть приравнен к статусу обычного судна. На такую самоходную платформу должны полностью распространяться нормы действующих конвенций, предусматривающих правила судоходства»¹⁴².

¹³⁹ As cited in: Meyers H. The Nationality of Ships. P. 21.

¹⁴⁰ Ibid.

¹⁴¹ Ibid. P. 22.

¹⁴² Лазарев М.И. Правовой режим морских буровых и иных установок. М.: Институт государства и права АН СССР. 1972. С. 11.

Можно заключить, что многие доктринальные попытки категоризировать различные виды платформ носили субъективный характер, основываясь на том «ключевом» критерии, который, по мнению того или иного исследователя, определял морской объект в качестве «судна».

В 1990-х годах неопределённость статуса плавучих платформ оказалась главным аспектом дела о проходе через пролив Большой Бельт. В 1991 году Финляндия заявила иск в Международный Суд ООН в связи с объявленным Данией строительством моста через пролив. Реализация намеченного проекта означала невозможность проведения через пролив судов с большой осадкой и высотой надводной части более 65 метров¹⁴³. Эти условия исключали проход через Большой Бельт плавучих типов нефтяных платформ и буровых судов, сооружаемых на финских верфях¹⁴⁴. В связи с этим Финляндия заявила о нарушении права свободного прохода и запросила Международный Суд ООН установить временные меры, направленные на приостановку строительства моста по объявленному Данией проекту¹⁴⁵.

Основной аргумент истца состоял в том, что плавучие типы платформ имеют статус судов, и на них распространяется право свободного прохода вне зависимости от того, оборудованы ли они средствами для самостоятельного передвижения¹⁴⁶. Контраргумент ответчика основывался на том, что плавучие платформы не подпадают под «признанную концепцию судна» по причине «ограниченной возможности управления»¹⁴⁷.

¹⁴³ Пролив Большой Бельт представлял собой единственный выход из Балтийского моря для большемерных судов с такими характеристиками. *Passage through the Great Belt (Finland v. Denmark)*. Provisional Measures, Order of 29 July 1991, ICJ Reports. 1991. P. 12. P. 13.

¹⁴⁴ Представительство финской верфи *Rauma-Repola Offshore*, специализировавшейся на постройке буровых судов и плавучих буровых установок уведомило правительство Финляндии о реализуемых компанией проектах плавучих платформ, высота надводной части которых достигала 150 метров. Koskenniemi M. *Passage through the Great Belt Case (Finland v Denmark)* / Max Planck Encyclopedia of Public International Law. URL: <http://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e193> (дата обращения: 24.02.20).

¹⁴⁵ В этом аспекте Финляндия ссылалась на положения действующей на тот момент Женевской конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 года. Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне от 29 апреля 1958 года // Ведомости Верховного Совета СССР. 1964. № 43. Ст. 12.

¹⁴⁶ Memorial of the Government of the Republic of Finland (20 December 1991). Para. 504-508. URL: <http://www.icj-cij.org/files/case-related/86/6885.pdf> (дата обращения: 24.02.20).

¹⁴⁷ В меморандуме Дании отмечалось, что платформы такого типа перемещаются, как правило, посредством буксировки или транспортировки на судах большой грузоподъёмности. В этой связи плавучие платформы в ходе транспортировки следовало бы рассматривать в качестве груза, а не в качестве морского судна. Counter-

Международный Суд ООН отказал заявителю в установлении временных мер, обосновав своё решение иными соображениями¹⁴⁸. Впоследствии, ещё до начала слушаний по существу спора, стороны заключили соглашение¹⁴⁹, на основании чего дело было закрыто, и Международный Суд ООН не получил возможности прояснить международно-правовой статус плавучих платформ.

Между тем материалы дела о проходе через Большой Бельт имеют важное значение для данного исследования. Анализ, представленный в меморандумах сторон, показал, что причина неопределённости правового статуса плавучих платформ состоит не только в отсутствии определения термина «установки и сооружения», но и в отсутствии общепризнанных критериев «судна».

В этих условиях практика государств стала исходить из целей и задач каждого конкретного международного договора, содержащего требования к тем или иным аспектам эксплуатации таких объектов. Как показано ниже, эта практика породила **дифференциацию подходов к определению статуса плавучих нефтегазовых платформ** для целей и задач международно-правового регулирования.

В отечественной и зарубежной доктрине выделяется по меньшей мере четыре сложившихся подхода¹⁵⁰:

- Отождествление плавучих и стационарных платформ с судами (§ 3.1);
- Включение плавучих нефтегазовых платформ в категорию судов (§ 3.2);

Memorial of the Government of the Kingdom of Denmark (18 May 1992). Para. 797(2). URL: <http://www.icj-cij.org/files/case-related/86/6893.pdf> (дата обращения: 24.02.20).

¹⁴⁸ В принятии временных мер Суд не нашёл необходимости ввиду того, что рассмотрение дела по существу планировалось рассмотреть до завершения строительных работ. *Passage through the Great Belt (Finland v. Denmark)*. Provisional Measures, Order of 29 July 1991, ICJ Reports. 1991. P. 12. Para. 38.

¹⁴⁹ За 11 дней до открытия слушаний по существу дела стороны пришли к соглашению о выплате Данией компенсации в размере 90 миллионов датских крон (около 15 миллионов долларов США) в связи с чем Финляндия отозвала заявление. Caminos H., Cogliati-Bantz V.P. *The Legal Regime of Straits, Contemporary Challenges and Solutions*. Cambridge: Cambridge University Press, 2014. P. 333.

¹⁵⁰ Данильцев М.А. Международно-правовой статус плавучих буровых установок // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 14. Право. 2011. № 4. С. 76-80; Esmaeili H. *The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law*. P. 24-41; Kashubsky M. *Offshore Oil and Gas Installations Security: An International Perspective*. P. 151-162.

- Выделение плавучих и стационарных установок в самостоятельную правовую категорию (§ 3.3);
- Отнесение плавучих нефтегазовых установок к категории судов при осуществлении навигации, и к категории установок в момент разведки и разработки месторождений (§ 3.4);

3.1. Отождествление стационарных и плавучих нефтегазовых платформ с судами

Нормы **Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов от 1973 года изменённая и дополненная Протоколом от 1978 года** (далее – МАРПОЛ 73/78)¹⁵¹, а также **Конвенции о контроле за вредными противообрастающими системами на судах 2001 года**¹⁵² включают в понятие «судно» как плавучие, так и стационарные платформы.

Аналогичный подход был установлен в двух региональных договорах – в **Конвенции по защите морской среды Балтийского моря 1974 года**¹⁵³ и в **Конвенции о предотвращении загрязнения морей путём сброса отходов с судов и самолётов 1972 года**¹⁵⁴. Стационарные и плавучие платформ нередко

¹⁵¹ Согласно статье 2(4), «Судно» означает «эксплуатируемое в морской среде судно любого типа и включает суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке, подводные суда, плавучие средства, а также **стационарные или плавучие платформы**». Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов от 17 февраля 1973 года и Протокол от 2 октября 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года [Электронный ресурс] // официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/File/GetFile/0001201711280024?type=pdf>. Ст. 2(4).

¹⁵² Согласно статье 2(9), «Судно» означает «эксплуатируемое в морской среде судно любого типа и включает суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке, подводные суда, плавучие средства, **стационарные или плавучие платформы**, плавучие установки для хранения, а также плавучие установки для производства, хранения и выгрузки». Международной конвенции о контроле за вредными противообрастающими системами на судах от 5 октября 2001 года // Бюллетень международных договоров. 2013. № 8. С. 62-84. Ст. 2(9).

¹⁵³ Такое определение термина «судна» было первоначально включено в конвенцию в 1974 году и сохранено после внесения поправок в 1992 году. Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area of 22 March 1974 // United Nations Treaty Series. 1988. Vol.1507. P.168-216. Art. 2(3); Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area of 9 April 1992 // United Nations Treaty Series. 2002. Vol.2099. P.195-274. Art. 2(3).

¹⁵⁴ Convention for the Prevention of Marine Pollution by Dumping from Ships and Aircraft of 15 February 1972 // United Nations Treaty Series. 1974. Vol. 932. P. 5-19. Art. 19(2). Положения конвенции распространились на северо-восточную область Атлантического океана и часть Северного ледовитого океана. Ibid. Art. 2. Заметим, что принятая на смену Конвенции 1972 года Конвенция по защите морской среды северо-восточной Атлантики 1992 года содержит другое определение, исключаящее из понятия «судно» морские платформы.

квалифицируются как суда для целей национального природоохранного регулирования¹⁵⁵.

С одной стороны, включение всех видов платформ в категорию судов, как правило, обосновывается общей целью конвенций – охраной морской среды. Как отмечал британский исследователь Д. О'Коннел, широкое определение судна необходимо для «обеспечения эффективности конвенций о загрязнении морской среды»¹⁵⁶. По этой логике, нефтегазовые платформы вне зависимости от особенностей конструкции представляют собой потенциальный источник загрязнения наряду с морскими судами, что обосновывает их включение в одну категорию.

С другой стороны, отождествление всех видов нефтегазовых платформ с судами представляется дискуссионным, поскольку отнесение стационарных платформ к категории судов неизбежно приводит к противоречию принципа юрисдикции государства флага и юрисдикции прибрежного государства.

Неоднозначность такого подхода отмечалась при подготовке МАРПОЛ 73/78. Так, делегация Финляндии выступала против включения в определение термина «судно» всех видов платформ, поскольку это «привносит ненужную путаницу» в текст договора¹⁵⁷. С аналогичной позицией выступила делегация Канады, предложившая альтернативный подход, согласно которому из категории судов исключались бы морские платформы, не находящиеся в режиме навигации и осуществляющие «разведку, добычу и иные операции, связанные с разработкой природных ресурсов морского дна»¹⁵⁸. Между тем эти заявления не получили поддержки.

¹⁵⁵ Включение стационарных платформ в категорию судов предусмотрено в законодательстве, касающемся сброса отходов с судов, например, в Финляндии и Испании. Decree №746 on the Prevention of Pollution from Ships (16 September 1983) Sec. 1(1). URL: http://www.finlex.fi/en/laki/kaannokset/1983/en19830746_19880509.pdf (дата обращения: 24.02.20); Act No. 21/1977 Concerning the Imposition of Penalties in Cases of Marine Pollution by Dumping from Ships or Aircraft (1 April 1977) Art. 1(3) // United Nations Legislative Series. National Legislation and Treaties Relating to the Law of the Sea (1980) UN Doc. ST/LEG/SER.B/19. P. 158.

¹⁵⁶ O'Connell D.P. The International Law of the Sea: Volume II. P. 749.

¹⁵⁷ Comments of the Government of Finland on the Draft Text of an International Convention for the Prevention of the Pollution from Ships (3 July 1973) IMO Doc. MP/CONF/8/7. P.1.

¹⁵⁸ Proposed Amendment to Article 3 - Addition of a New Sub-paragraph (3). Submitted by Canada. (10 October 1973) IMO Doc. MP/CONF/C.1/WP.5.

Таким образом, подход, отождествляющий все нефтегазовые платформы с судами, имеет строго ограниченное применение, поскольку используется для целей и задач правового регулирования, связанных с охраной морской среды от некоторых категорий загрязнения. Учитывая спорный характер подхода в части определения применимой юрисдикции, его использование при согласовании будущих международно-правовых актов представляется маловероятным.

3.2. Плавающие нефтегазовые платформы как морские суда

Этот подход нашёл применение в целом ряде конвенций, заключённых с начала 1970-х годов. В формулировках договорных положений этот подход оформляется либо посредством включения всех плавающих платформ в категорию «судов», либо посредством включения в состав этой категории конкретных типов плавающих нефтегазовых установок.

Согласно **Конвенции о международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года** (далее – МППСС-72) под «судном» подразумеваются все виды плавающих средств, которые могут использоваться в качестве средств передвижения по воде¹⁵⁹. МППСС-72 представляет первый международно-правовой договор в области предупреждения столкновений судов, в который было включено определение понятия «судно»¹⁶⁰. В то же время, вопрос о включении плавающих платформ в эту категорию остаётся открытым¹⁶¹.

¹⁵⁹ Convention on International Regulations for Preventing Collisions at Sea of 20 October 1972 // United Nations Treaty Series. 1977. Vol. 1050. P. 18-163. Rule 3(a).

¹⁶⁰ Ранее принятые конвенции в области предотвращения столкновения судов не содержали определения «судна», что не давало возможности определить соотношение морских платформ с этой категорией. См.: International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with Respect to Collisions between Vessels of 23 September 1910 // URL: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/collisions1910.html> (дата обращения: 24.02.20); International Convention on Certain Rules Concerning Civil Jurisdiction in Matters of Collision of 10 May 1952 // United Nations Treaty Series. 1962. Vol. 439. P. 219-231; International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Penal Jurisdiction in Matters of Collision or Other Incidents of Navigation of 10 May 1952 // United Nations Treaty Series. 1962. Vol. 439. P. 233-248.

¹⁶¹ Esmaeili H. The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law. P. 30; Kashubsky M. Offshore Oil and Gas Installations Security: An International Perspective. P. 158; Неопределённость положений МППСС-72 в данном аспекте рассматривается некоторыми авторами как повод для внесения в конвенцию соответствующих поправок. См.: Zhang P., Zhao M., Rajagopal S., Retouniotis F. Research on Prevention of Ship Collisions with Oil Rigs // Journal of Shipping and Ocean Engineering. 2016. № 6. P. 283.

С одной точки зрения, по смыслу определения МППСС-72, платформы такого типа можно рассматривать в качестве «плавающих средств», которые применяются для перемещения бурового оборудования, нефтепродуктов, а также людей – работников платформы. С другой точки зрения, высказанной британским исследователем Д. О'Коннелом, «судами», согласно МППСС-72, могут считаться только некоторые модели плавающих установок, которые в наибольшей степени соответствуют признакам традиционных морских судов (например, буровые суда)¹⁶².

В отсутствие определённого правового положения для различных типов плавающих платформ в конвенциях о предупреждении столкновения судов, вопрос об определении статуса таких объектов в случае инцидента решается исходя из положений национального законодательства государства флага.

Этот вывод был подтверждён Всемирной ассоциацией морского права (Международный морской комитет (фр. *Comité Maritime International*)¹⁶³ – международной неправительственной организацией, учреждённой с целью унификации международного морского права. В 1970-х годах в рамках ассоциации разрабатывался проект Конвенции о гражданской юрисдикции, выборе права, признании и исполнении судебных решений по делам о столкновении судов¹⁶⁴. В ходе согласования проекта рассматривалось предложение о включении в категорию «судов» «морских буровых платформ». В итоге ассоциацией было принято решение об удалении этой формулировки из проекта и оставлении соответствующего вопроса «на усмотрение национальных судов»¹⁶⁵.

¹⁶² O'Connell D.P. *The International Law of the Sea: Volume II*. P. 890.

¹⁶³ Всемирная ассоциация морского права (фр. *Comité Maritime International*) учреждена в 1897 году. Участниками ассоциации являются национальные ассоциации международного морского права. Членство российской ассоциации международного морского права в ассоциации приостановлено с 2017 года. Об истории Всемирной ассоциации международного морского права См.: *Comité Maritime International. History*. URL: <https://comitemaritime.org/about-us/history/> (дата обращения: 24.02.20).

¹⁶⁴ В 1977 году проект был представлен на рассмотрение Межправительственной морской консультативной организации (далее – ИМКО), однако так и не был рассмотрен Правовым комитетом организации ни в рамках ИМКО, ни ИМО. Wiswall Jr. F.L. *Law of Marine Collisions and Other Casualties to Hull and Machinery* // *The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume II: Shipping Law* / D.J. Attard, M. Fitzmaurice, A. Ignacio, N. Martínez, E. Belja. eds. New York: Oxford University Press, 2016. P. 451.

¹⁶⁵ Healy N.J., Sweeney J.C., *Basic Principles of the Law of Collision* // *Journal of Maritime Law and Commerce*. 1991. № 3. P. 378-380.

Конвенция о Международной организации морской спутниковой связи (ИНМАРСАТ) 1976 года относит к категории «судов» «судно любого типа, эксплуатируемое в морской среде или в водах, не являющихся частью морской среды» в том числе «и не постоянно закреплённые платформы»¹⁶⁶. Так, плавучие нефтегазовые платформы, в незакреплённом ко дну положении, будут считаться судами для целей международно-правового регулирования в области организации морской спутниковой связи.

Конвенция ООН об условиях регистрации судов 1986 года определяет понятие «судно» как «любое самоходное морское судно, используемое в международной морской торговле для перевозки грузов, пассажиров или того и другого, за исключением судов валовой вместимостью менее 500 регистровых тонн»¹⁶⁷. Таким образом, для квалификации в качестве «судна» морской объект должен одновременно отвечать нескольким функциональным характеристикам. Если критерию самоходного передвижения соответствуют некоторые модели плавучих установок, то характеристика «использования в международной торговле» очевидно исключала бы возможность отнесения таких платформ к категории «судов» для целей регистрации.

Учитывая, что Конвенция ООН об условиях регистрации судов 1986 года не вступила в силу, а Конвенция 1982 года оставляет за её участниками право определять собственные условия регистрации¹⁶⁸, в практике государств сформировалось правило, допускающее регистрацию плавучих платформ под национальным флагом¹⁶⁹. В законодательстве большинства стран для целей регистрации плавучие платформы квалифицируются в качестве «судов» и записываются в судовых реестрах наряду с традиционными морскими судами.

¹⁶⁶ Конвенция о Международной организации морской спутниковой связи (ИНМАРСАТ) от 3 сентября 1976 года // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключённых СССР с иностранными государствами. 1981. Выпуск XXXV. С. 305-334. Ст. 1(f)

¹⁶⁷ United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships of 7 February 1986 // International Legal Materials. 1986. Vol. 26. P. 1229-1250. Art. 2.

¹⁶⁸ Конвенция 1982 года. Ст. 91(1).

¹⁶⁹ Ship Registration: Law and Practice / R. Coles, E. Watt eds. London: Informa, 2009. P. 19.

Такой подход закреплён, в частности, в судовых реестрах Норвегии¹⁷⁰ и Российской Федерации¹⁷¹. Возможность регистрации плавучих платформ в судовых реестрах предоставляется многими государствами «удобного флага», в числе которых Белиз¹⁷², Бермудские острова¹⁷³, Гибралтар¹⁷⁴, Каймановы острова¹⁷⁵, Мальта¹⁷⁶, Маршалловы острова¹⁷⁷, Панама¹⁷⁸, Сингапур¹⁷⁹, Сент-Винсент и Гренадины¹⁸⁰. Отметим, что значительная часть мирового флота плавучих установок зарегистрирована именно под «удобными флагами»¹⁸¹. Так, известная полупогружная платформа *Deepwater Horizon*, осуществлявшая бурение разведочных скважин в Мексиканском заливе, была зарегистрирована под флагом Маршалловых островов¹⁸².

Несколько иной подход установлен в Великобритании, где для целей регистрации плавучих платформ заведён отдельный реестр и специальные процедуры оформления¹⁸³. Данный подход носит обособленный характер, но

¹⁷⁰ Regulations № 592 on the Registration of ships in the Norwegian International Ship Register (NIS) (30 July 1992) Sec. 3. URL: <https://app.uio.no/ub/ujur/oversatte-lover/data/for-19920730-0592-eng.pdf> (дата обращения: 24.02.20)

¹⁷¹ Согласно Кодексу торгового мореплавания РФ, в Российском международном реестре судов могут быть зарегистрированы «суда, используемые для разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр, гидротехнических и подводно-технических работ, а также для обеспечения указанных работ и видов деятельности». Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 №81-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 1999. № 18. Ст. 2207. Ст. 33(7)(2).

¹⁷² Merchant Ships (Registration) Act (23 October 2010) Para. 1(2). URL: <http://www.immarbe.com/wp-content/uploads/2014/10/MERCHANT-SHIPS-REGISTRATION-ACT-2010.pdf> (дата обращения: 24.02.20).

¹⁷³ Merchant Shipping Act (18 December 2002) Para. 2. URL: <http://www.bermudalaws.bm/Laws/Annual%20Laws/2002/Acts/Merchant%20Shipping%20Act%202002.pdf> (дата обращения: 24.02.20).

¹⁷⁴ Gibraltar Merchant Shipping (Registration) Act (22 September 1995) Para. 2. URL: <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/gib184297.pdf> (дата обращения: 24.02.20).

¹⁷⁵ Merchant Shipping Law (8 July 2008) Para. 2. URL: <http://www.gov.ky/portal/pls/portal/docs/1/11526241.PDF> (дата обращения: 24.02.20).

¹⁷⁶ Merchant Shipping Act (6 April 1973) Para. 1(2). URL: <http://www.justiceservices.gov.mt/DownloadDocument.aspx?app=lom&itemid=8734&l=1> (дата обращения: 24.02.20).

¹⁷⁷ Marshall Islands Maritime Act (13 September 1990) Para. 1(2). URL: https://www.lowtax.net/information/marshall-islands/maritime_act.pdf (дата обращения: 24.02.20).

¹⁷⁸ Law № 51. The General Merchant Marine (6 August 2008) Art. 168(7). URL: http://www.mantamaritime.com/downloads/flag_news/PMA_merchant_marine_law.pdf (дата обращения: 24.02.20).

¹⁷⁹ Merchant Shipping Act (30 April 1996) Para. 2. URL: <https://sso.agc.gov.sg/Act/MSA1995> (дата обращения: 24.02.20).

¹⁸⁰ Shipping Act (22 June 2004) Para. 2. URL: <http://www.svg-marad.com/Downloads/Law%20and%20Directives/Shipping%20Acts/Shipping%20Act%202004.pdf> (дата обращения: 24.02.20).

¹⁸¹ Гаврилина Е.А. Юрисдикция прибрежного государства в отношении плавучей буровой установки в зависимости от места (расположения) производства буровых работ в пространствах Мирового океана // Правовой энергетический форум. 2018. № 1. С. 43.

¹⁸² Richards K.R. Deepwater Mobile Oil Rigs in the Exclusive Economic Zone and the Uncertainty of Coastal State Jurisdiction // Journal of International Business and Law. 2011. № 2. P. 387.

¹⁸³ The Offshore Installations (Registration) Regulations (1 June 1972) URL: https://www.legislation.gov.uk/uksi/1972/702/pdfs/uksi_19720702_en.pdf (дата обращения: 24.02.20).

не меняет характера правовой связи государства флага и плавучей платформы. Таким образом, можно говорить об общепринятой практике квалификации плавучих платформ в качестве судов для целей регистрации.

Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года в редакции протокола 1992 года, а также Конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 года (далее – Конвенция о Фонде компенсации 1992 года) определяют термин «судно» как «любое морское судно и морское плавучее средство любого типа, построенное или приспособленное для перевозки нефти наливом в качестве груза при условии, что судно, способное перевозить нефть и другие грузы, рассматриваются в качестве судна тогда, когда оно фактически *перевозит нефть наливом в качестве груза*, а также в режиме любого рейса, следующего за такой перевозкой, если не доказано, что на борту не имелось остатков от такой перевозки нефти наливом»¹⁸⁴.

Данное определение составлялось с расчётом на суда, предназначенные для транспортировки нефти – нефтеналивные танкеры. Однако, некоторые типы плавучих платформ, например, установки для добычи, хранения и выгрузки (англ. *Floating Production, Storage and Offloading Unit (FPSO)*) могут использоваться для транспортировки некоторого объёма нефтепродукт как груза, что вызывает вопрос о квалификации таких объектов в качестве «судов» по смыслу конвенций о компенсации ущерба от загрязнения нефтью.

Актуальность данного вопроса проявилась в 2000 году в ходе спора, связанного с плавучей установкой для хранения нефти *Slops*. Причиной спора послужил инцидент с разливом нефти, произошедший в результате пожара на плавучей установке, закреплённой ко дну в пределах территориального моря Греции. Из-за банкротства собственник *Slops* оказался неспособен выплатить необходимую сумму двум компаниям, с которыми были заключены договоры

¹⁸⁴ Protocol to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage of 27 November 1992 // United Nations Treaty Series. 1997. Vol.1956. P. 285-297. Art. 2(1); International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage of 27 November 1992 // United Nations Treaty Series. 1996. Vol. 1953. P. 373-388. Art. 1(2).

о проведении работ по ликвидации последствий разлива нефти. Обе компании обратились с требованиями о выплатах в адрес Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью (далее – Фонд).

Установка *Slops* представляла собой переоборудованный в хранилище нефтеналивной танкер с дезактивированным двигателем и демонтированными гребными винтами. С 1995 года установка находилась в неподвижном положении, осуществляя функцию плавучего нефтехранилища. Фонд отказал в выплате компенсации указав на то, что *Slops* использовалась в качестве стационарной установки, и потому не могла быть квалифицирована в качестве «судна» по смыслу Конвенции о Фонде компенсации 1992 года. Этот отказ был оспорен в национальных судах Греции¹⁸⁵.

В 2006 году рассмотрение спора последней инстанцией – Верховным судом Греции – завершилось вынесением решения в пользу заявителей. Суд пришёл к выводу, что установка *Slops* может рассматриваться в качестве «судна» согласно Конвенции о Фонде компенсации 1992 года, ввиду того что она изначально создавалась как танкер и сохраняла возможность исполнять основную функцию судна по смыслу конвенции – «перевозить нефть наливом в качестве груза». Несмотря на несогласие с аргументацией Верховного суда Греции, руководство Фонда приняло решение о выплате компенсации¹⁸⁶, подчеркнув, однако, что выводы суда не несут прецедентного характера, а вопрос о том, попадает ли тот или иной объект под определение «судна», будет рассматриваться Фондом в каждом случае исходя из обстоятельств¹⁸⁷.

Учитывая, что неясность положений Конвенции приводила к подобным спорам, в 2011 году Ассамблеей Фонда было принято решение о создании рабочей группы для проведения правового анализа по вопросу об определении

¹⁸⁵ Peplowska Z. What is a Ship? The Policy of the International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage: The Effect of the Greek Supreme Court Judgment in the *Slops* Case // *Aegean Review of the Law of the Sea and Maritime Law*. 2010. № 1. P. 157–164

¹⁸⁶ Gahlen S.F. *Civil Liability for Accidents at Sea*. New York: Springer, 2015. P. 87.

¹⁸⁷ Record of Decisions of the Eleventh Session of the Assembly (27 October 2006) IOPC Doc. 92FUND/A.11/35. Para. 32.12.

«судна» для целей Конвенции о Фонде компенсации 1992 года¹⁸⁸. В 2016 году было составлено Руководство для определения термина «судно»¹⁸⁹. Согласно документу, в перечень типов судов, безусловно попадающих под действие конвенции, могут быть включены плавучие установки для добычи, хранения и выгрузки (англ. *FPSO*), а также плавучие установки для бурения, добычи, хранения, и выгрузки (англ. *FDPSO*), при условии, что установки оснащены техническими средствами для навигации, управляются командой моряков и используются в качестве средства хранения или транспортировки нефти как груза¹⁹⁰. При этом положения конвенции не распространяются на такие суда в момент осуществления ими операций по разведке и разработке недр, а также в момент технологической переработки нефтепродуктов на борту¹⁹¹.

Таким образом, практика свидетельствует о том, что плавучие установки могут рассматриваться в качестве судов по смыслу конвенций о компенсации ущерба от загрязнения нефтью. Между тем по формулировке упомянутого Руководства его положения «не должны рассматриваться как авторитетное толкование применимых конвенций»¹⁹², оставляя на усмотрение государств вопрос об отнесении к категории «судов» тех или иных видов плавучих платформ. Поскольку позиция государств по этому вопросу неоднозначна¹⁹³, сегодня не представляется возможным говорить об общепринятых стандартах

¹⁸⁸ Важную роль в разработке документа сыграл британский исследователь В. Лоу, предоставивший по запросу Ассамблеи Фонда развёрнутый правовой анализ по данному вопросу. Report on the Interpretation of the Term 'Ship' in the 1992 Civil Liability Convention (September 2011) IOPC Doc. OCT11/4/4. Annex I.

¹⁸⁹ Guidance for Member States. Consideration of the Definition of "Ship" (24 March 2016) IOPC Doc. APR16/4/1. Annex I.

¹⁹⁰ Ibid. Para. 3.1(5).

¹⁹¹ В этой связи Руководство напрямую указывает на Самоподъёмные плавучие платформы, буровые суда, плавучие установки для добычи, хранения и выгрузки (англ. *FPSO*), плавучие установки для бурения, добычи, хранения, и выгрузки (англ. *FDPSO*). Ibid. Annex I. Para 4.1(3).

¹⁹² Ibid. Annex I. Preface.

¹⁹³ Оппонентами включения плавучих типов платформ в категорию «судов» для целей Конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 года, как правило, выступают крупнейшие государства-инвесторы Фонда, страны-экспортёры нефти, в числе которых Япония и Корея. По заявлению Японии, сделанному в ходе обсуждения вопроса в рамках рабочей группы, «Распространение возможности компенсации на случаи причинения ущерба от нефтяных разливов, произошедших в результате разработки или хранения нефти, наложит несправедливое бремя на получателей нефти (нефтяную отрасль). Это бремя должны нести другие отрасли». Definition of 'Ship' Submitted by Japan (27 September 2013) IOPC Doc. OCT13/4/3/3. P.1.

устанавливающих, какие типы плавучих платформ следует считать судами по смыслу конвенций о компенсации ущерба от загрязнения нефтью.

Для целей и задач ряда конвенций устанавливается предельно широкое определение термина «судно», под которое вне сомнений подпадают все типы плавучих платформ. К таковым относится **Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года**, требования которой распространяются на «суда любого типа»¹⁹⁴, а также **Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года** определяющая «судно», как «любое морское судно и морское плавучее средство любого типа»¹⁹⁵.

Некоторые международные договоры непосредственно указывают на конкретные типы плавучих нефтегазовых платформ в определении термина «судно». К числу таковых относится **Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года**, среди прочего включающая в понятие «судна» «плавучие платформы, плавучие установки для хранения, а также плавучие установки для производства, хранения и выгрузки»¹⁹⁶. Такая же формулировка включена в **Гонконгскую конвенцию о безопасной и экологически рациональной утилизации судов 2009 года**¹⁹⁷.

Представленный обзор позволяет заключить, что подход, по которому плавучие платформы квалифицируются в качестве судов, применяется для целей и задач международно-правового регулирования в области организации безопасной навигации, охраны морской среды, установления ответственности

¹⁹⁴ Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов от 29 декабря 1972 года // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключённых СССР с иностранными государствами. 1978. Выпуск XXXII. С. 540-548. Ст. 1(6).

¹⁹⁵ Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом от 23 марта 2001 года // Бюллетень международных договоров. 2009. № 11. С. 10-21. Ст. 1(1). Распространение требований конвенции на плавучие нефтегазовые платформы в 2010 году было подтверждено Корреспондентской группой, сформированной правовым комитетом ИМО для обеспечения согласованной имплементации положений Конвенции. См.: Report of the Legal Committee on its Ninety-Seventh Session (1 December 2010) IMO Doc. LEG 97/15. Para. 7.6.

¹⁹⁶ Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими от 13 февраля 2003 года // Бюллетень международных договоров. 2017. № 12. С. 16-47. Ст. 1(12).

¹⁹⁷ Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships of 19 May 2009 // IMO Doc. SR/CONF/45. Annex. Art. 2(7).

за её загрязнение. Таким образом концепция подхода ограничивает сферу его применения кругом аспектов, возникающих в момент нахождения плавучих установок в режиме навигации, и вовсе не затрагивает вопрос об их правовом положении в момент осуществления разведки и разработки месторождений.

С позиции международно-правового регулирования, отнесение плавучих платформ к категории судов представляется неэффективным, принимая во внимание отсутствие общепризнанного определения судна и несовпадающие позиции государств по вопросу о квалификации отдельных типов плавучих платформ в качестве «судов» для целей той или иной конвенции.

3.3. Нефтегазовые платформы как самостоятельная правовая категория

Для решения проблемы, связанной с международно-правовым статусом морских нефтегазовых платформ, предлагалось создание самостоятельной правовой категории, объединяющей все морские установки, применяемые для разведки и разработки углеводородных ресурсов морского дна. Такой подход, в частности, обосновывался в работах Х. Эсмаейли. Автором предлагалось создание самостоятельной категории «нефтяные буровые установки» (англ. *Oil Rigs*), которая охватывала бы все стационарные и плавучие нефтегазовые платформы. По мнению Х. Эсмаейли, обособление нефтегазовых платформ в самостоятельную категорию морских объектов с особым международно-правовым статусом необходимо не только для целей и задач договоров, устанавливающих требования к отдельным аспектам их использования, но также предполагает внесение соответствующих изменений в Конвенцию 1982 года¹⁹⁸. Необходимо признать, что данное предложение может показаться логичными с теоретической точки зрения, однако реализация такого подхода на практике представляется затруднительной.

Единственный вступивший в силу международный договор, в рамках которого все нефтегазовые платформы рассматриваются как самостоятельная

¹⁹⁸ Esmaili H. The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law. P. 52.

категория, – **Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 года** (далее – Конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью 1990 года)¹⁹⁹. Данный подход предусматривался в **Конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью в результате разведки ресурсов морского дна 1977 года**²⁰⁰, которая, однако, не вступила в силу из-за нежелания государств ратифицировать договор.

Настоящую позицию стран по вопросу об обособленном международно-правовом статусе нефтегазовых платформ хорошо отражает опыт Всемирной ассоциации морского права по составлению проекта Конвенции о морских установках. Проект предусматривал установление всеобъемлющего режима эксплуатации для всех видов нефтегазовых установок, базирующегося на особом международно-правовом статусе этой категории объектов²⁰¹.

Всемирная ассоциация морского права дважды представляла различные проекты конвенции на рассмотрение ИМО в 1977 и 2001 годах, но в обоих случаях правовой комитет ИМО не посчитал актуальным их рассмотрение²⁰². Впоследствии Всемирная ассоциация морского права приняла решение о приостановлении работы над проектом.

Несмотря на это, Канадской ассоциацией морского права на основе ранее осуществлённой работы был подготовлен новый проект Конвенции о морских

¹⁹⁹ Для целей Конвенции в категорию «морских установок» включаются «любые стационарные или плавучие морские установки или сооружения, занятые в разведке, добыче или производстве газа или нефти либо погрузке или разгрузке нефти». Международная Конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству от 30 ноября 1990 года // Бюллетень международных договоров. 2010. № 10. С. 3-13. Ст. 2(3).

²⁰⁰ Конвенция определяет категорию «установки» как «любую скважину или иное сооружение, независимо от того, являются ли они стационарными и/или подвижными, используемые в целях разведки, добычи, обработки, хранения, транспортировки или осуществления контроля над потоком сырой нефти с морского дна или из его недр». Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage Resulting from Exploration for and Exploitation of Seabed Mineral Resources of 1 May 1977 // International Legal Materials. 1977. Vol. 16. P. 1450-1455. Art. 1(2)(a); Более подробно об этой конвенции См.: § 4.2.1. Главы 2.

²⁰¹ Проект Конвенции предусматривал положения, касающиеся регистрации, юрисдикции государств в отношении установок, ответственности за ущерб, связанный с эксплуатацией установок, осуществления спасательных операций, вывода из эксплуатации и удаления затонувших установок. White M. Offshore Craft and Structures: A Proposed International Convention // Australian Mining Petroleum Law Journal. 1999. № 18. P. 23-26.

²⁰² Kashubsky M. Marine Pollution from the Offshore Oil and Gas Industry: Review of Major Conventions and Russian Law (Part I) // Maritime Studies. 2006. № 1. P. 5-6.

установках, искусственных островах и иных сооружениях, используемых при разведке и разработке нефти и морских минеральных ресурсов²⁰³. В 2004 году в ходе обсуждения канадского проекта в рамках Всемирной ассоциации морского права рядом делегаций высказывались сомнения в необходимости такого договора, после чего его развитие было окончательно прекращено.

Таким образом, большинство стран не заинтересованы в согласовании универсального международно-правового режима, который бы предполагал особый правовой статус морских нефтегазовых платформ. В сложившихся обстоятельствах инициативы по внедрению такого подхода для целей и задач будущих международно-правовых актов представляются недостижимыми и нецелесообразными.

3.4. Дуалистический подход к определению статуса плавучих нефтегазовых платформ

Концепция дуалистического подхода²⁰⁴ в наибольшей степени учитывает «двухстатусное» положение плавучих платформ. Согласно дуалистическому подходу, плавучие платформы относятся к категории судов в момент, когда передвигаются по морю, а к категории установок – в момент, когда осуществляют разведку и разработку морских недр. Для разграничения двух статусов плавучей морской платформы – статуса «судна» и «установки» – используется *функциональный критерий*, а именно, вид осуществляемой деятельности.

Из дуалистического подхода следует, что правовой статус одного и того же объекта – плавучей платформы – может изменяться в зависимости от вида деятельности, из чего следует изменение распространяющейся в отношении

²⁰³ CMLA Draft Convention on Offshore Units, Artificial Islands and Related Structures Used in the Exploration for and Exploitation of Petroleum and Seabed Mineral Resources // CMI News Letter. 2004. № 1. P. 3-16.

²⁰⁴ Одним из первых русскоязычные формулировки «дуалистический подход» и «двухстатусный подход» (англ. *dual approach*) в отношении плавучих установок стал использовать М. Кашубский. См.: Кашубский М.В. Могут ли пиратские действия быть совершены против морской нефтяной платформы? // Электронное приложение к российскому юридическому журналу. 2014. № 1. С. 10.

него юрисдикции – юрисдикция государства флага сменяется юрисдикцией прибрежного государства и наоборот.

Представляется, что один из первых авторов, выразивших концепцию дуалистического подхода, – отечественный исследователь М.И. Лазарев. В исследовании правового режима морских установок, опубликованном в 1972 году он заключил, что в момент, когда «подвижная платформа закрепляется неподвижно на дне на период работы, её правовой статус изменяется»²⁰⁵. Так М.И. Лазарев указал ключевой элемент дуалистического подхода – *изменение международно-правового статуса* передвижной установки в зависимости от исполняемой ей функции.

В доктрине 80-х и 90-х годов высказывалась критика самой концепции дуалистического подхода к определению статуса плавучих платформ. Идея «двухстатусного» правового положения плавучих установок представлялась некоторым авторам противоречивой. Так, при исследовании международно-правового режима искусственных морских объектов греческий профессор Н. Пападакис возражал, что морская нефтегазовая платформа может считаться либо «установкой», либо «судном» и «в правовом смысле не может быть и тем, и другим»²⁰⁶.

В современных исследованиях всё чаще высказываются мнения в защиту дуалистического подхода²⁰⁷. Так, по мнению британского профессора В. Лоу, этот подход укладывается в режим Конвенции 1982 года: «в момент, когда [плавучие платформы] закреплены на континентальном шельфе государства и осуществляют бурение, на них распространяются ст. 56, 60 и 80 Конвенции по морскому праву 1982 года. [Платформы] рассматриваются не как «суда», а как «установки» или «сооружения». Следовательно, юрисдикция государства флага (или государства регистрации), применяемая к судам в силу статьи 82 Конвенции по морскому праву 1982 года, уступает место исключительной

²⁰⁵ Лазарев М.И. Правовой режим морских буровых и иных установок. С. 11.

²⁰⁶ Papadakis N. The International Legal Regime of Artificial Islands. P. 174-178.

²⁰⁷ Kashubsky M. Offshore Oil and Gas Installations Security: An International Perspective. P. 162; Richards K.R. Deepwater Mobile Oil Rigs in the Exclusive Economic Zone and the Uncertainty of Coastal State Jurisdiction // Journal of International Business and Law. 2011. № 2. P. 407-409.

юрисдикции прибрежного государства над установками и сооружениями, какие бы то последствия такая смена юрисдикции не повлекла»²⁰⁸.

При составлении международно-правовых актов дуалистический подход оформляется посредством подразумеваемого или буквального указания на исключение из категории «судов» плавучих платформ в период проведения разведки и разработки морского дна. Проследим развитие дуалистического подхода, рассмотрев комплекс международно-правовых актов, следующих этой концепции.

Конвенция о предотвращении загрязнения моря нефтью 1954 года под термином «судно» подразумевала «морское судно любого типа, включая самоходное или буксируемое плавучее средство, *осуществляющее плавание в море*»²⁰⁹. По общему смыслу определения, плавучие платформы попадали в эту категорию. Как отмечалось в зарубежных работах того периода, критерий «осуществления плавания» (англ. *making a sea voyage*), подразумевал, что морские объекты могут рассматриваться как «суда» только при возможности осуществлять плавание либо самостоятельно, либо при помощи буксировки. Отвечая этому критерию, плавучие платформы не могли считаться «судами» в момент проведения операций по разведке и разработке ресурсов шельфа, так как в этот момент не располагали возможностью «осуществлять плавание»²¹⁰. Из приведённого толкования следует изменение статуса плавучих платформ в зависимости от исполняемой ими функции. Таким образом, Конвенцию о предотвращении загрязнения моря нефтью 1954 года можно считать первым международно-правовым актом, для целей и задач которого подразумевался дуалистический подход к определению статуса плавучих платформ.

Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 года, распространяется на «любое

²⁰⁸ Lowe V. Ships // International Courts and the Development of International Law: Essays in Honour of Tullio Treves / N. Boschiero, T. Scovazzi, C. Pitea, C. Ragni eds. The Hague: T.M.C. Asser Press, 2013. P. 294.

²⁰⁹ International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil of 12 May 1954 // United Nations Treaty Series. 1959. Vol. 327. P. 3-34.

²¹⁰ Summerskill, M.B. Oil Rigs: Law and Insurance (Some Aspects of the Law and Insurance Relating to Offshore Mobile Drilling Units). London: Stevens & Sons, 1979. P. 45.

судно, не закреплённое постоянно на морском дне, включая суда с динамическим принципом поддержания»²¹¹. При этом, положения конвенции применимы по отношению к судну, если оно «совершает плавание или его маршрут включает плавание...»²¹². Следовательно, плавучие типы платформ попадают в категорию «судов» только в момент навигации и исключаются из этой категории в период осуществления своих основных функций, будучи «установками», закреплёнными на морском дне.

Для обеспечения целей и задач конвенции в отношении «установок» потребовалось принятие отдельного **Протокола о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе 1988 года**. По определению Протокола, термин «стационарная платформа» обозначает «искусственный остров, установку или сооружение, постоянно закреплённые на морском дне для разведки или разработки ресурсов или для других экономических целей»²¹³. Представляется, что плавучие типы платформ, функционирующие в закреплённом ко дну положении, подпадают под это определение.

Международная конвенция о спасании 1989 года определяет «судно» как «любое судно или плавучее средство либо любое сооружение, способное осуществлять плавание»²¹⁴. При этом конвенция специально указывает, что её положения не применяются к «стационарным или плавучим платформам или морским подвижным буровым установкам, когда такие платформы или установки осуществляют в местах их расположения разведку, разработку или добычу минеральных ресурсов морского дна»²¹⁵. Так, для целей конвенции плавучие типы платформ обладают статусом «судов», находясь в режиме

²¹¹ Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства от 10 марта 1988 года // Бюллетень международных договоров. 2002. № 1. С. 3-11. Ст. 1.

²¹² Art. 4(2).

²¹³ Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе от 10 марта 1988 года // Бюллетень международных договоров. 2002. № 1. С. 12-15. Ст. 1(3).

²¹⁴ Международная конвенция о спасании от 28 апреля 1989 года // Бюллетень международных договоров. 2001. № 4. С. 3-12. Ст. 1(a).

²¹⁵ Там же. Ст. 3.

судоходства, и утрачивают этот статус при осуществлении работ по освоению морских месторождений.

Подчеркнём, что положение об исключении стационарных и плавучих платформ из сферы действия Конвенции о спасании 1989 года строится на функциональном критерии. Именно специфика технологических операций по разведке и разработке морского дна оказалось несовместимой с концепцией спасания на море и, как следствие, сделала функционирующие нефтегазовые платформы ненадлежащими объектами для морских спасательных операций.

Об этом свидетельствуют подготовительные материалы Конвенции о спасании 1989 года. Идея об исключении из сферы действия договора морских объектов, используемых для освоения морских углеводородных запасов, была выдвинута представителями нефтегазовой промышленности²¹⁶. Предложение обосновывалось тем, что проведение спасательных операций на нефтегазовых платформах требует особых знаний и навыков; по заявлению представителей отрасли, действия неквалифицированных лиц, вовлечённых в спасательные операции на таких платформах, могут лишь усугубить последствия аварий²¹⁷. Большинство делегаций одобрили это предложение²¹⁸. После определения круга морских установок, подпадающих под исключение²¹⁹, и согласования формулировки, характеризующей функцию таких объектов²²⁰, положение было включено в итоговый текст договора в рамках специальной статьи.

²¹⁶ Формулировка об исключении из сферы действия «любого постоянно закреплённого на морском дне имущества, используемого в целях добычи хранения и транспортировки углеводородов», была внесена в проект конвенции по предложению наблюдателей из Международного форума нефтяной промышленности по разведке и добыче. Berlingieri F. *International Maritime Conventions (Volume 2): Navigation, Securities, Limitation of Liability and Jurisdiction*. New York: Informa Law, 2015. P. 76-77.

²¹⁷ Bishop A. *Law of Salvage / The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume II*. P. 484-485.

²¹⁸ В поддержку предложенного исключения выступали делегации из Китая, Франции, Норвегии, Испании и США. *The Travaux Préparatoires of the Convention on Salvage 1989*. Antwerp: CMI Headquarter, 2003. P. 136-153.

²¹⁹ Было принято решение об указании на исключение *конкретных* морских объектов, включая все типы установок, используемых для разведки и разработки минеральных ресурсов морского дна, а именно, «стационарных или плавучих платформ и морских подвижных буровых установок». Berlingieri F. *International Maritime Conventions (Volume 2): Navigation, Securities, Limitation of Liability and Jurisdiction*. P. 77.

²²⁰ В целях явного определения того, что данное исключение применимо *только в отношении установок, осуществляющих* деятельность по разведке и разработке ресурсов морского дна, было принято решение о включении в текст формулировок, указывающих на место («в местах их расположения») и период («когда такие платформы или установки осуществляют [...] разведку, разработку или добычу минеральных ресурсов морского дна») действия такого исключения. Ibid.

Конвенция о спасании 1989 года стала первым международно-правовым актом, непосредственно указавшим на исключение из сферы своего действия плавучих установок в момент осуществления операций по разведке и разработке ресурсов континентального шельфа, тем самым непосредственно отразив дуалистический подход к определению международно-правового статуса таких объектов.

В Найробийской конвенции об удалении затонувших судов 2007 года под термином «судно» подразумевается «морское судно любого типа, в том числе [...] плавучие средства и плавучие платформы, за исключением случаев, когда такие платформы осуществляют в местах их расположения разведку, разработку или добычу минеральных ресурсов морского дна»²²¹.

Следовательно, плавучие платформы «лишаются» статуса судна в момент осуществления операций, связанных с разведкой и разработкой морских недр. Для целей конвенции это означает, что плавучая платформа может считаться «затонувшим судном» только вследствие «морской аварии»²²², произошедшей в момент передвижения по морю²²³. Таким образом, Конвенция об удалении затонувших судов 2007 года – один из наиболее современных международно-правовых актов, использующих дуалистический подход при определении статуса плавучих платформ.

Дуалистический подход прослеживается в резолюциях ИМО. Примером может послужить **Резолюция ИМО о зонах безопасности и безопасности мореплавания вокруг прибрежных сооружений и установок 1989 года**, указывающая, что «морские подвижные буровые установки, используемые для буровых работ в целях разведки природных ресурсов, рассматриваются

²²¹ Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks of 18 May 2007 // International Legal Materials. 2007. Vol. 46. P. 697-708. Art. 1(2).

²²² «Морская авария» означает «столкновение судов, посадка на мель или иной морской инцидент или иное происшествие на борту или вне его, в результате которых причиняется материальный ущерб или создаётся реальная угроза причинения материального ущерба судну или грузу». Ibid. Art 1(4).

²²³ Примером может послужить инцидент с плавучей платформой «Кольская», затонувшей при буксировке. См.: Заключение № АГ 01/12 Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по расследованию очень серьёзной аварии с самоподъёмной плавучей буровой установкой «Кольская», произошедшей в Охотском море 18 декабря 2011 года. С. 7-17. URL: http://kolskaya.com/KOLSKAYA_Russian/Fakty_i_dokumenty_files/Заключение%20Ространснадзора.pdf (дата обращения: 24.02.20).

как суда, когда они находятся на ходу и не заняты буровыми работами, однако считаются установками или сооружениями, когда заняты буровыми работами»²²⁴.

Аналогичный подход установился в системе права Европейского союза (далее – ЕС). **Директива 2013/30/ЕС о безопасности морских нефтегазовых операций и об изменении Директивы 2004/35/ЕС** (далее – Директива о безопасности морских нефтегазовых операций 2013 года) включает в понятие «установки», кроме стационарных платформ, «морские передвижные буровые установки только когда они размещены в морских пространствах для осуществления бурения, добычи или других видов деятельности, относимых к морским нефтегазовым операциям»²²⁵.

В контексте анализа дуалистического подхода необходимо упомянуть об актах, принимаемых **Международной организацией труда** (далее – МОТ). Определение статуса «моряков» для целей и задач международно-правового регулирования труда в морском судоходстве неразрывно связано с понятием «судна», поскольку ключевым критерием статуса моряков является работа «*на борту судна*». В период, когда было заключено большинство конвенций МОТ, касающихся регулирования труда моряков, работники морских нефтегазовых платформ составляли лишь малую долю трудящихся в море, и специфика их работы зачастую не принималась во внимание при разработке требований²²⁶.

Ранние конвенции МОТ, как правило, содержали достаточно широкое определение термина «судно»²²⁷. В первые годы активного развития морской нефтегазовой промышленности акты, принимаемые МОТ, предполагали дуалистический подход к статусу плавучих нефтегазовых установок. Один из таких примеров – Конвенция МОТ № 147 О минимальных нормах на торговых судах 1976 года, которая применяется к «таким судам, как нефтяные установки

²²⁴ Safety Zones and Safety of Navigation around Offshore Installations and Structures (19 October 1989) IMO Res. A.671(16).

²²⁵ Directive 2013/30/EU of the European Parliament and of the Council of 12 June 2013 on safety of offshore oil and gas operations and amending Directive 2004/35/EC // OJ L 178. 28.06.2013. Art. 2(19).

²²⁶ Esmaeili H. The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law. P. 33.

²²⁷ Такое положение объясняется тем, что большинство конвенций о регулировании труда моряков были приняты до того, как возникла международно-правовая концепция континентального шельфа.

и буровые платформы, *когда они не используются в судоходстве*²²⁸. К 90-м годам этот подход был закреплён и в других актах МОТ²²⁹.

Однако, при обсуждении **Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года**, объединившей все нормы рекомендаций и конвенций МОТ о труде в морском судоходстве, государства приняли решение не использовать дуалистический подход для целей и задач сводной конвенции²³⁰. Принятый текст содержит широкое определение «судна», которое никак не отражает соотношения этой категории с плавучими платформами²³¹. Таким образом, Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 года оставляет решение о включении таких объектов в категорию судов на усмотрение участников. С момента вступления конвенции в силу в 2013 году большинство государств, судовые реестры которых открыты для регистрации плавучих платформ, заявили о том, что не рассматривают такие объекты в качестве «судов» для целей конвенции, исключив тем самым применение к ним стандартов МОТ²³².

Аналогичное заключение можно сделать, проанализировав нормы права ЕС, касающиеся труда на морских платформах. Специально разработанных стандартов труда для этой категории работников в праве ЕС не существует²³³.

²²⁸ Конвенция Международной организации труда №147 О минимальных нормах на торговых судах от 29 октября 1976 года // Бюллетень международных договоров. 1993. № 8. С. 3-8. Ст. 1(4)(с).

²²⁹ Recommendation concerning the Improvement of Standards in Merchant Ships of 29 October 1976 // ILO Recommendation № 155. Para. 1(4)(с); Social Security (Seafarers) Convention (Revised) of 09 October 1987 // ILO Convention № 165. Art. 1(c)(ii); Labour Inspection (Seafarers) Convention of 22 October 1996 // ILO Convention № 178. Art 1(4).

²³⁰ Позиции делегаций по вопросу об определении термина «судно» представлены в докладе конференции. Report of Committee № 1. Preparatory Technical Maritime Conference (13-24 September 2004) ILO PTMC 04/3-1. Para. 46-68.

²³¹ Согласно Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года, «судно означает любое судно, кроме судов, которые плавают исключительно во внутренних водах, в пределах защищённых вод или в непосредственной к ним близости, либо в районах действия портовых правил». Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве от 23 февраля 2006 года // Бюллетень международных договоров. 2014. № 5. С. 3-182. Ст. 2(1)(i).

²³² О такой позиции заявили государства, предоставляющие «удобные флаги». В их числе Багамские острова, Панама, Сингапур и др. Bahamas Maritime Authority. Information Bulletin № 127. Maritime Labour Convention, 2006 (27 March 2013) Para. 2.2. URL: <https://www.bahamasmaritime.com/wp-content/uploads/2015/08/127-Maritime-Labour-Convention-2006-Rev4.pdf> (дата обращения: 24.02.20); Maritime and Port Authority of Singapore. Shipping Circular to Shipowners №14. Maritime Labour Convention 2006 – Application to MODU Code Certified Ships as Well as Persons on Board (06 August 2013) Para. 3. URL: <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/port-of-singapore/circulars-and-notice/shipping-circulars/detail/sc13-14> (дата обращения: 24.02.20); Panama Maritime Authority. Merchant Marine Circular MMC-251. Maritime Labour Convention, 2006 – Mobile Offshore Drilling Units and Mobile Offshore Units (1 August 2016) Para. 1. URL: <https://www.segumar.com/wp-content/uploads/2017/02/MMC-251-Feb-2017.pdf> (дата обращения: 24.02.20).

²³³ Абрамов Н.С., Заплата Т.С. Роль международно-правового статуса в признании квалификаций моряков и работников морских нефтегазовых платформ в праве Европейского Союза // Актуальные проблемы российского права. 2017. № 12. С. 164-170.

Отдельные применимые требования содержатся в нескольких директивах²³⁴, но они никак не связаны с регулированием труда моряков а, следовательно, и с категорией «судна»²³⁵.

В этой связи необходимо признать, что современная практика государств в сфере международных стандартов труда в морском судоходстве отошла от дуалистического подхода при определении статуса плавучих нефтегазовых платформ и не рассматривает такие объекты в качестве «судов». В работах, посвящённых данной проблеме, такая практика справедливо критикуется, так как работа лиц, занятых в морской нефтегазовой отрасли, остаётся за рамками требований МОТ²³⁶. Представляется, что определение статуса плавучих типов платформ является одним из ключевых аспектов для исследования проблем применимых международных стандартов труда.

Обзор конвенций позволяет заключить, что дуалистический подход к определению статуса плавучих установок применяется для целей и задач международно-правового регулирования в самых различных аспектах, начиная от охраны морской среды от загрязнения и обеспечения безопасности судоходства, заканчивая спасением на море. Кроме того, можно проследить тенденцию к конкретизации дуалистического подхода. Так, если в ранних конвенциях «дуалистический» статус выводился путём толкования, то более поздние формулировки непосредственно указывают на исключение из категории судов плавучих установок на момент осуществления разведки и разработки нефтегазовых месторождений.

²³⁴ Directive 2013/30/EU of the European Parliament and of the Council of 12 June 2013 on safety of offshore oil and gas operations and amending Directive 2004/35/EC // OJ L 178. 28.06.2013. Art.1; Council Directive 92/91/EEC of 3 November 1992 concerning the minimum requirements for improving the safety and health protection of workers in the mineral- extracting industries through drilling (eleventh individual Directive within the meaning of Article 16 (1) of Directive 89/391/EEC) // OJ L 348. 28.11.1992. Annex. Part C; Directive 2003/88/EC of the European Parliament and of the Council of 4 November 2003 concerning certain aspects of the organisation of working time // OJ L 299. 18.11.2003. Art. 2(8), 17(3)(a), 20.

²³⁵ Определение термина «судно» в контексте трудового регулирования в праве ЕС содержится в Директиве о минимальном уровне подготовки моряков 2008 года: «Морское судно» означает судно, иное чем те, которые плавают исключительно во внутренних водах, в пределах защищённых вод или в непосредственной к ним близости либо в районах действия портовых правил». Directive 2008/106/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on the minimum level of training of seafarers (recast) // OJ L 323. 03.12.2008. Art. 1(11).

²³⁶ Papanicopolulu I. International Law and the Protection of People at Sea. Oxford: Oxford University Press, 2018. P. 51.

Проблема дифференциации подходов. Существование нескольких подходов к определению статуса нефтегазовых платформ для целей и задач различных конвенций является потенциальной причиной международных споров, поскольку в один и тот же момент регулирование различных аспектов их эксплуатации подпадает под юрисдикцию двух государств – государства флага и прибрежного государства. Такое совпадение юрисдикций затрудняет, например, установление международно-правовой ответственности за ущерб, возникающий в результате аварийного загрязнения, осложняет организацию мер по обеспечению безопасной эксплуатации таких объектов и т.д.²³⁷

Для того, чтобы решить проблему совпадения юрисдикций требуется установить единый подход к определению статуса плавучих платформ для международно-правового регулирования во всех областях. Представляется, что оптимальный путь унификации – *единообразное применение концепции дуалистического подхода*. Данное заключение обосновывается двумя соображениями. Во-первых, дуалистический подход обладает универсальным характером, так как может применяться вне зависимости от целей и задач международно-правового регулирования. Во-вторых, унификация по модели дуалистического подхода является практически целесообразным шагом, так как укладывается в режим Конвенции 1982 года, соответствует общепринятой практике отнесения плавучих платформ к категории судов. Внедрение этой модели в международно-правовое регулирование не потребует существенного изменения действующих актов. Признавая оптимальной концепцию подхода, необходимо указать на важность его совершенствования.

Представляется, что недостаток подхода состоит в отсутствии указания на конкретный момент изменения международно-правового статуса плавучей

²³⁷ Последствия подобного совпадения юрисдикций чётко обозначены Ю.С. Ромашевым: «Как показывает практика, именно различие в подходах государств к её установлению приводит к коллизии (столкновениям) юрисдикций. Чаще всего говорят о коллизии уголовной юрисдикции различных государств. В результате принятия мер по ее осуществлению возникают проблемы в межгосударственных отношениях, нередко приводящие к их осложнениям. Особенно это касается ситуации, когда механизм разрешения таких проблем не предусмотрен международным правом. В таких случаях нередко требуются значительные политические и дипломатические усилия государств, чтобы прийти к компромиссу». См.: Ромашев Ю.С. Особенности установления и осуществления государствами своей юрисдикции в правоохранительной сфере // Государство и право. 2015. № 5. С. 90.

нефтегазовой установки. Иными словами, остаётся неясным, когда именно установка переходит из категории «судов» в категорию «установок и сооружений» и, следовательно, в какой момент юрисдикция государства-флага сменяется юрисдикцией прибрежного государства.

По меньшей мере два международных договора – Конвенция о спасании 1989 года и Конвенция об удалении затонувших судов 2007 года – определяют момент изменения статуса как «осуществление [...] разведки, разработки или добычи минеральных ресурсов морского дна». Приведённая формулировка является неочевидной, поскольку не указывает на *непосредственный момент* начала «разведки, разработки или добычи», что может допускать различные толкования. Для исключения любых противоречий необходимо, чтобы этот момент был единообразно определён для всех применимых международно-правовых актов вне зависимости от их целей и задач.

Критерии, с которыми связывается переход плавучей платформы из категории «судов» в категорию «установок и сооружений», должны носить технический характер. Предположим, если в качестве такого критерия будет выбран «непосредственный контакт с морским дном», то важно определить, какие именно технологические операции должны быть произведены, чтобы считать контакт с морским дном завершённым (т.е. будет ли считаться моментом перехода плавучей платформы в правовую категорию «установок» закрепление платформы к морскому дну при помощи якорных систем, либо непосредственное начало буровых работ). Кроме того, для различных типов плавучих платформ, использующих различные способы стабилизации (например, для самоподъёмных платформ и буровых судов) необходимо предусмотреть специальные критерии.

Учитывая специфический характер операций по освоению морских нефтегазовых месторождений, составление критериев требует привлечения целого ряда компетентных организаций. В их разработке должны принимать участие по меньшей мере ИМО, Всемирная ассоциация морского права, а также неправительственные организации в области морской нефтегазовой

промышленности. Представляется, что предлагаемые критерии могут быть разработаны под эгидой ИМО и утверждены посредством её резолюции. Отметим, что ИМО уже имеет опыт разработки международных требований в данной области – **Кодекс постройки и оборудования плавучих буровых установок** (англ. *MODU Code*)²³⁸. Нормы кодекса периодически изменяются и дополняются, в связи с чем было бы целесообразно включить предложенные критерии в одну из его будущих редакций.

После согласования таких критериев на универсальном уровне они могут использоваться при толковании существующих конвенций и приниматься во внимание при согласовании будущих международно-правовых требований, затрагивающих эксплуатацию морских нефтегазовых платформ.

4. Международно-правовые средства обеспечения безопасности морских нефтегазовых платформ

Большинство нефтегазовых платформ расположены в удалённых районах акваторий и уязвимы к воздействию извне. Как показывает практика, угроза для них может возникнуть вследствие самых разнообразных обстоятельств.

Во-первых, с увеличением интенсивности мирового судоходства возрос риск столкновения судов с нефтегазовыми установками. Согласно статистике, большинство регистрируемых столкновений не имеет серьёзного характера²³⁹, и до настоящего времени только несколько инцидентов повлекли серьёзные последствия²⁴⁰. Между тем учитывая потенциальный масштаб и характер

²³⁸ Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units (2009 MODU Code) (2 December 2009) IMO Doc. A 26/Res.1023. О содержании Кодекса постройки и оборудования плавучих буровых установок более подробно См.: § 2.2 Главы 2.

²³⁹ Geijerstam K., Svensson H. Ship Collision Risk – An Identification and Evaluation of Important Factors in Collisions with Offshore Installations. Lund: Lund University, 2008. P. 21-22; Pedersen P.T. Risk Assessment for Ship Collisions Against Offshore Structures // Maritime Technology and Engineering / C.G. Soares, T.A. Santos eds. Boca Raton: CRC Press, 2015. P.11.

²⁴⁰ Практика свидетельствует о том, что наиболее серьёзные последствия имеют столкновения с участием судов, обслуживающих нефтегазовые платформы. Так, в 2005 году столкновение судна *Samudra Suraksha* с нефтяной платформой *Mumbai High North* в Аравийском море у берегов Индии привело к гибели 22 человек, затоплению судна и уничтожению самой установки. В 2007 году столкновение плавучей самоподъёмной платформы *Usumacinta* с платформой *Kab-101* в Мексиканском заливе у берегов США стало причиной возгорания и гибели 22 работников. В 2013 году вследствие столкновения с платформой *West Delta 73* в Мексиканском заливе затонуло обслуживающее установку судно *Celeste Ann*. В 2015 году столкновение судна *Sea Falcon* с платформой *Forties Echo* в Северном море стало причиной аварийной приостановки эксплуатации установки и эвакуации работников. Подробнее об анализе такого рода инцидентов См.: Zhang

последствий таких инцидентов, проблема столкновений судов с платформами остаётся актуальной для нефтегазовой промышленности.

Во-вторых, безопасность нефтегазовых платформ может быть поставлена под угрозу неправомерными действиями, осуществляемыми с намерением воспрепятствовать их эксплуатации. Так, организация протестных акций на борту нефтегазовых платформ – сложившаяся практика неправительственных природоохранных организаций, выступающих против морской нефтегазовой добычи²⁴¹. Ярким примером этому служит акция Гринпис, организованная в отношении платформы «Приразломная» в 2013 году. Межгосударственный спор, возникший вследствие инцидента, свидетельствует о несовершенстве международно-правовых средств, призванных предупреждать подобного рода правонарушения.

В-третьих, ввиду стратегической значимости, нефтегазовые платформы являются потенциальной целью в ходе вооружённых конфликтов²⁴². Примером такой практики является военная операция США, в ходе которой были нанесены удары по иранским нефтяным платформам в Персидском заливе во время ирано-иракской войны в 1987-1988 годах. Правомерность действий США стала предметом спора, который в продолжении десяти лет рассматривался в Международном суде ООН²⁴³.

В-четвёртых, нефтегазовые платформы представляют потенциальные цели для террористических атак. Несмотря на сравнительно малое количество удавшихся террористических актов²⁴⁴, частота предпринимаемых нападений в последние десятилетия только возрастает²⁴⁵.

P., Zhao M., Rajagopal S., Retouniotis F. Research on Prevention of Ship Collisions with Oil Rigs // *Journal of Shipping and Ocean Engineering*. 2016. № 6. P. 280.

²⁴¹ Narula K. *The Maritime Dimension of Sustainable Energy Security*. Singapore: Springer, 2018. P. 128.

²⁴² Kashubsky M. *Offshore Oil and Gas Installations Security: An International Perspective*. P. 106.

²⁴³ Case Concerning Oil Platforms (Islamic Republic of Iran v. United States of America). Judgment of 6 November 2003. ICJ Reports. 2003. P. 161.

²⁴⁴ Kashubsky M. A Chronology of Attacks on and Unlawful Interferences with Offshore Oil and Gas Installations, 1975 – 2010 // *Perspectives on Terrorism*. 2010. № 5-6. P. 141-159.

²⁴⁵ Ibid. P. 139; Harel A. Preventing Terrorist Attacks on Offshore Platforms: Do States Have Sufficient Legal Tools? // *Harvard National Security Journal*. 2012. № 4. P. 135.

Международное морское право содержит целый комплекс положений, позволяющих прибрежному государству принимать меры по обеспечению безопасности нефтегазовых платформ²⁴⁶. Основания данных мер установлены в Конвенции 1982 года, предусматривающей, в зависимости от вида морских пространств, те или иные международно-правовые средства обеспечения безопасности установок.

Рассмотрим международно-правовые средства обеспечения безопасности нефтегазовых платформ, располагающихся в территориальном море (§ 4.1), а также в пределах ИЭЗ и континентального шельфа (§ 4.2)²⁴⁷.

4.1. Международно-правовые средства обеспечения безопасности нефтегазовых платформ в территориальном море

Согласно Конвенции 1982 года, «суда всех государств [...] пользуются правом мирного прохода через территориальное море»²⁴⁸, однако прибрежное государство сохраняет за собой право принимать меры по ограничению этой свободы для обеспечения порядка и безопасности²⁴⁹. Это положение может использоваться государством в качестве средства для предотвращения угроз нефтегазовым платформам, находящимся в территориальном море²⁵⁰. В числе конкретных мер обеспечения безопасности можно выделить:

²⁴⁶ Важно отметить, что широкий спектр обстоятельств, ставящих под угрозу безопасность нефтегазовых платформ, подразумевает применимость самого широкого круга принципов и норм международного права. Так, при угрозе, возникающей в контексте вооружённого конфликта, принципиальное значение имеют положения о применении силы и правила ведения военных действий на море. Рассмотрение этих аспектов выходит за пределы предмета исследования. В настоящей работе внимание сфокусировано на анализе применимых норм международного морского права. Об охране морских нефтегазовых установок в контексте вооружённых конфликтов См.: Harel A. Preventing Terrorist Attacks on Offshore Platforms: Do States Have Sufficient Legal Tools? P. 159-169; Klein N. Maritime Security and the Law of the Sea. Oxford: Oxford University Press, 2011. P. 102-104; Ronzitti N. Naval Warfare / Max Planck Encyclopedia of Public International Law. URL: <http://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e342> (дата обращения: 24.02.20).

²⁴⁷ Конвенция 1982 года признаёт право государств возводить установки в морских пространствах и за пределами национальной юрисдикции (ст. 87(1)(d)). Международно-правовое обеспечение безопасности установок в районе международного морского дна представляет собой отдельную проблему. См.: Kashubsky M. Offshore Oil and Gas Installations Security: An International Perspective. P. 216-219. Ввиду того, что практика морской нефтегазовой добычи за пределами национальной юрисдикции государств на сегодняшний день отсутствует, не представляется целесообразным проводить соответствующий правовой анализ в рамках настоящего исследования.

²⁴⁸ Конвенция 1982 года. Ст. 17.

²⁴⁹ Там же. Ст. 25.

²⁵⁰ В настоящем параграфе подразумевается, что речь идёт об ограничениях по отношению и иностранным судам, находящимся в территориальном море. В отношении судов под флагом прибрежного государства

- Пресечение прохода судов, представляющих угрозу платформам;
- Временное приостановление мирного прохода в районах расположения платформ;
- Установление законов и правил мирного прохода, направленных на обеспечение безопасности платформ;
- Установление морских коридоров и схем движения судов.

Рассмотрим содержание каждой из названных мер подробнее.

В пределах территориального моря **прибрежное государство вправе пресекать проход судов, представляющих угрозу для платформ**²⁵¹. Такое право возникает, когда проход не является «мирным», то есть нарушает «мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства»²⁵².

Перечень обстоятельств, которые исключают мирный характер прохода, подразумевает ряд видов деятельности, имеющих потенциальную угрозу для нефтегазовых платформ. Среди таковых можно выделить как обстоятельства общего характера – «угроза силой или её применение»²⁵³, «манёвры или учения с оружием любого вида»²⁵⁴, «деятельность, не имеющая прямого отношения к проходу»²⁵⁵, – так и прямое указание на вмешательство судна в функционирование платформ – «любой акт, направленный на создание помех функционированию сооружений или установок прибрежного государства»²⁵⁶.

В доктрине существуют различные толкования последнего положения, поскольку формулировка «любой акт, направленный на создание помех», не позволяет определить степень угрозы, при которой «мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства» считались бы нарушенными.

могут быть предусмотрены более серьёзные ограничения в рамках национального законодательства. См.: United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary. Volume II / M.H. Nordquist, S. Nandan, S. Rosenne eds., The Hague: Martinus Nijhoff Publishers, 1993. P. 212.

²⁵¹ Такой запрет является мерой, необходимой для «недопущения прохода, не являющегося мирным». Конвенция 1982 года. Ст. 25(1).

²⁵² Там же. Ст. 19(1).

²⁵³ Там же. Ст. 19(2)(a).

²⁵⁴ Там же. Ст. 19(2)(b).

²⁵⁵ Там же. Ст. 19(2)(l).

²⁵⁶ Там же. Ст. 19(2)(k). Единогласно признаётся, что под понятием «установки и сооружения» в контексте данной статьи подразумеваются морские нефтегазовые платформы. Esmaili H. The Protection of Offshore Oil Rigs in International Law (Part I) // Australian Mining and Petroleum Law Journal. 1999. № 3. P. 244.

С точки зрения австралийского профессора Х. Эсмаейли, незначительное, косвенное вмешательство в эксплуатацию платформ не считается таковым. Так, проход, вынуждающий суда обслуживания или танкеры, следующие к платформе, изменять свой курс, по мнению автора, не может рассматриваться как нарушающий безопасность прибрежного государства, и потому не может быть пресечён²⁵⁷. Согласно толкованию британского исследователя А. Харела, в Конвенции 1982 года степень «серьёзности» вмешательства намеренно не определена²⁵⁸. Данная точка зрения представляется более обоснованной в силу суверенитета прибрежного государства в отношении территориального моря. Именно суверенитет обеспечивает широкую степень усмотрения при оценке угрозы и гарантирует большую безопасность платформ.

Необходимым условием для пресечения прохода через территориальное море является наличие у прибрежного государства информации о намерении судна совершить вмешательство в функционирование установки (например, организовать вооружённое нападение на нефтегазовую платформу). В этой связи только *умышленный акт* рассматривается как нарушающий «мир, добрый порядок или безопасность» и может быть пресечён²⁵⁹. В отсутствие достаточных сведений о противоправных намерениях, пресечение прохода может рассматриваться как необоснованное ограничение свободы мирного прохода через территориальное море.

Прибрежное государство вправе **временно приостанавливать проход в определённых районах территориального моря**, если это «существенно

²⁵⁷ Esmaeili H. The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law. P. 123-124.

²⁵⁸ Harel A. Preventing Terrorist Attacks on Offshore Platforms: Do States Have Sufficient Legal Tools? P. 140-141; Papastavridis E.D. Protecting Offshore Energy Installations under International Law of the Sea // Natural Resources and the Law of the Sea Exploration, Allocation, Exploitation of Natural Resources in Areas under National Jurisdiction and Beyond / I.A. Laird, B. Sabahi, A.M. Whitesell. eds. New York: JURIS, 2017. P. 200.

²⁵⁹ Как справедливо заключает Х. Эсмаейли, на необходимость умышленного характера действий указывает формулировка статьи 19(2)(k) Конвенции 1982: «любой *акт*, направленный на...». Это контрастирует с характером нарушений в других областях деятельности, не требующих умысла для признания их нарушающими право мирного прохода, к примеру, осуществление «любой рыболовной деятельности» (ст. 19(2)(i)) и «проведение исследовательской или гидрографической деятельности» (ст. 19(2)(j)). Esmaeili H. The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law. P. 125.

важно для охраны его безопасности»²⁶⁰. На практике это положение толкуется государствами достаточно широко, в связи с чем временное приостановление мирного прохода применяется не только при наличии конкретной угрозы, но и во всех обстоятельствах, когда считается целесообразным для обеспечения безопасности²⁶¹.

Временное приостановление мирного прохода может быть установлено в районах расположения нефтегазовых платформ, к примеру, при объявлении террористической угрозы. Следует заключить, что такая мера эффективна для предотвращения большинства угроз извне, однако её временный характер не гарантирует постоянной безопасности установок.

Международно-правовой режим территориального моря подразумевает право прибрежного государства **устанавливать законы и правила мирного прохода, обеспечивающие безопасность «сооружений или установок»**²⁶².

Данная мера позволяет ограничивать судоходство вблизи нефтегазовых платформ, тем самым снижая риск столкновения судов с установками. Такие законы и правила могут требовать изменить курс движения вблизи установок, а также следовать специальным инструкциям при осуществлении прохода²⁶³. Вместе с тем вводимые ограничения не должны создавать необоснованных препятствий для мирного прохода через территориальное море.

Учитывая широкие полномочия прибрежных государств в установлении законов и правил мирного прохода, обоснованным представляются заявления об установлении вокруг платформ, расположенных в территориальном море, зон безопасности, режим которых аналогичен тем, что предусмотрены для пространств ИЭЗ и континентального шельфа²⁶⁴. Открытым остаётся вопрос

²⁶⁰ Конвенция 1982 года. Ст. 25(3). Это право прибрежного государства также предусматривалось режимом Женевских конвенций 1958 года. См.: Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне от 29 апреля 1958 года. Ст. 16(3).

²⁶¹ Churchill R.R., Lowe A.V. *The Law of the Sea*. P. 87-88.

²⁶² Конвенция 1982 года. Ст. 21(1)(b).

²⁶³ Esmaeili H. *The Protection of Offshore Oil Rigs in International Law (Part I)* // *Australian Mining and Petroleum Law Journal*. 1999. № 3. P. 245.

²⁶⁴ Harel A. *Preventing Terrorist Attacks on Offshore Platforms: Do States Have Sufficient Legal Tools?* P. 142; Papastavridis E.D. *Protecting Offshore Energy Installations under International Law of the Sea*. P. 200; Pesch S. *Coastal State Jurisdiction around Installations: Safety Zones in the Law of the Sea* // *The International Journal of Marine and Coastal Law*. 2015. № 3. P. 518.

об их размере. Принимая во внимание суверенитет прибрежного государства в территориальном море, представляется, что размер зон может превышать 500-метровый лимит, установленный Конвенцией 1982 года для пространств ИЭЗ и континентального шельфа. Вместе с тем при определении границ таких зон следует принимать во внимание обязанность прибрежного государства не препятствовать мирному проходу²⁶⁵. В этой связи размер зон безопасности в территориальном море должен определяться в каждом случае, исходя из достаточности для обеспечения безопасности конкретной платформы, а также учитывая интересы судоходства в конкретном районе акватории.

Помимо законов и правил мирного прохода, установленных прибрежным государством, все суда обязаны соблюдать «общепринятые международные правила, касающиеся предотвращения столкновения в море»²⁶⁶. Такие правила содержатся в МППСС-72. Как отмечалось в § 3.2. данной главы, требования МППСС-72 применимы только к плавучим платформам в момент, когда они находятся в режиме навигации. МППСС-72 не содержит правил, применимых к судоходству вблизи стационарных платформ, а также плавучих установок в момент проведения операций по разведке и разработке морского дна.

Практика показывает, что большинство столкновений судов с морскими платформами происходят в результате нарушения правил навигации²⁶⁷. В этой связи в зарубежной доктрине высказывается предложение о включении в МППСС-72 требований, направленных на предотвращение столкновений с морскими установками²⁶⁸. Данная проблема затрагивает, главным образом, регулирование судоходства и связана с международно-правовым режимом морских судов. По этой причине оценка целесообразности предлагаемых изменений в МППСС-72 выходит за рамки работы и требует специального анализа²⁶⁹. В контексте настоящего исследования лишь подчеркнём, что

²⁶⁵ Конвенция 1982 года. Ст. 24.

²⁶⁶ Там же. Ст. 21(4).

²⁶⁷ Zhang P., Zhao M., Rajagopal S., Retouniotis F. Research on Prevention of Ship Collisions with Oil Rigs // *Journal of Shipping and Ocean Engineering*. 2016. № 6. P. 281.

²⁶⁸ *Ibid.* P. 283.

²⁶⁹ Подробнее по вопросу о международно-правовых средствах предотвращения столкновения судов и нефтегазовых платформ См.: Zang P. A Proposal of International Regulations for Preventing Collisions between an

комплекс правовых средств, которым обладает прибрежное государство для предотвращения угрозы столкновения судов с установками, расположенными в территориальном море, представляется достаточным.

Установление морских коридоров и схем разделения движения судов может использоваться для обеспечения безопасности нефтегазовых платформ в территориальном море²⁷⁰. Данный инструмент применяется прибрежным государством для снижения интенсивности судоходства вблизи нефтегазовых платформ, что позволяет снизить риск столкновения судов с установками, а также способствует предупреждению неправомерного вмешательства в их эксплуатацию. При установлении морских коридоров и схем разделения движения должны учитываться рекомендации ИМО, сложившиеся маршруты международного судоходства, технические особенности судов, традиционно используемых в данном районе акватории, а также рельеф морского дна²⁷¹.

Благодаря суверенитету, которым обладает прибрежное государство в отношении территориального моря, безопасность нефтегазовых платформ, располагающихся в этих пределах, может быть обеспечена целым комплексом международно-правовых средств. Несмотря на ограничения связанные, главным образом, с обязанностью обеспечивать свободу мирного прохода, режим территориального моря позволяет организовать эффективную и оперативную защиту установок.

4.2. Международно-правовые средства обеспечения безопасности нефтегазовых платформ в пределах исключительной экономической зоны и континентального шельфа

Согласно Конвенции 1982 года, главным средством для предотвращения угроз нефтегазовым платформам, располагающимся в пространствах ИЭЗ и континентального шельфа, является установление зон безопасности.

Offshore Platform and a Ship // Marine Navigation and Safety of Sea Transportation: Maritime Transport & Shipping / A. Weintrit, T. Neumann eds. Boca Raton: CRC Press, 2013. P. 175-179.

²⁷⁰ Конвенция 1982 года. Ст. 22.

²⁷¹ Там же. Ст. 22(3).

В данном параграфе рассматривается развитие правовой концепции зон безопасности (§ 4.2.1), а также практика пресечения неправомерных действий, направленных против нефтегазовых платформ, располагающихся в пределах ИЭЗ и континентального шельфа (§ 4.2.2).

4.2.1. Развитие правовой концепции зон безопасности

Понятие «зона безопасности» (англ. *safety zone*) возникло в 1950-х годах в ходе работы КМП по подготовке комплекса статей по морскому праву. В заключительном проекте статей КМП рекомендовалось, чтобы прибрежные государства могли «устанавливать зоны безопасности на разумном расстоянии вокруг установок и сооружений и принимать в их пределах меры, необходимые для их защиты»²⁷². Установление таких зон, по мнению КМП, обосновывалось «крайней уязвимостью» данных объектов и необходимостью их защиты от угроз, исходящих от судоходства²⁷³.

КМП не сочла необходимым определить точный размер зон безопасности в тексте статей, лишь в комментариях к ним указав, что «максимальный 500-метровый радиус является достаточным»²⁷⁴. Как впоследствии отмечалось в зарубежных работах, 500-метровое ограничение не обосновывалось анализом потенциальных угроз морским установкам и было определено по аналогии с зонами безопасности, которые на тот момент обыкновенно устанавливались вокруг нефтедобывающих установок на суше²⁷⁵.

На первой Конференции ООН по морскому праву предложенная КМП концепция зон безопасности была одобрена участниками. Дискуссию вызвал только вопрос о размере зон. Делегация из США – на тот момент ведущего государства в области морской нефтегазовой добычи – выступала против

²⁷² Articles Concerning the Law of the Sea. Article 71(2) // 1956 Yearbook of the International Law Commission, Vol. II. P. 299.

²⁷³ Ibid. P. 270.

²⁷⁴ Ibid. P. 299.

²⁷⁵ По свидетельствам зарубежных авторов, 500-метровый размер зон безопасности был заимствован КМП из требований национальных законов, устанавливающих нормы противопожарной безопасности, применимых к наземным нефтедобывающим установкам. Ulfstein G. The Conflict Between Petroleum Production, Navigation and Fisheries in International Law // Ocean Development & International Law. 1988. № 3. P. 244.

установления точного размера зон безопасности²⁷⁶. Между тем большинство участников выступили за закрепление единого размера таких зон, заявив, что отсутствие согласованного радиуса неизбежно приведёт к возникновению межгосударственных споров²⁷⁷.

В итоге Конференцией были приняты рекомендации КМП. В статью 5 Женевской конвенции о континентальном шельфе 1958 года была включена следующая формулировка: «прибрежному государству принадлежит право [...] создавать зоны безопасности вокруг этих сооружений и установок и принимать в этих зонах меры, необходимые для их охраны. Зоны безопасности, [...] могут простираться на расстояние 500 метров вокруг возведённых сооружений и других установок, считая от каждой точки их наружного края. Суда всех национальностей обязаны соблюдать эти зоны безопасности»²⁷⁸.

Резкое увеличение объёмов морской нефтегазовой добычи в 1960-1970 годы потребовало развития и прояснения международно-правовой основы этой деятельности. Одним из спорных аспектов применимого режима вновь стал размер зон безопасности²⁷⁹. На третьей Конференции ООН по морскому праву целый ряд делегаций выступил за расширение 500-метрового предела. Так, по предложению делегации США, размер зон безопасности должен был определяться государством «исходя из природы и функции установки» и «соответствовать международным стандартам»²⁸⁰. О недостаточности 500-метровой зоны безопасности заявляли делегации Турции и Индии ввиду того, что данный радиус не позволяет предотвратить столкновений с танкерами, так

²⁷⁶ Summary Records of the 30th Meeting of the Fourth Committee. United Nations Conference on the Law of the Sea (3 April 1958). Official Records. Volume VI. UN Doc. A/CONF.13/C.4/SR.30. Para. 12.

²⁷⁷ За установление точно определённого радиуса зон безопасности выступали делегации из Канады, Великобритании, Нидерландов, Германии, Италии, Югославии, и др. Summary Records of the 29th Meeting of the Fourth Committee. United Nations Conference on the Law of the Sea (2 April 1958). Official Records. Volume VI. UN Doc. A/CONF.13/C.4/SR.29. Para. 5, 7, 23, 27.

²⁷⁸ Конвенция о континентальном шельфе от 29 апреля 1958 года // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключённых СССР с иностранными государствами. 1970. Выпуск XXIII. С. 101-105. Ст. 5(2), 5(3).

²⁷⁹ Kaye S. International Measures to Protect Oil Platforms, Pipelines, and Submarine Cables from Attack // Tulane Maritime Law Journal. 2007. № 3. P. 384.

²⁸⁰ United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary. Volume II / M.H. Nordquist, S. Nandan, S. Rosenne eds., The Hague: Martinus Nijhoff Publishers, 1993. P. 575.

как не учитывает их габариты и скорость их перемещения²⁸¹. В этой связи делегациями высказывались предложения расширить максимальный размер зон до 2000 метров или даже до 4000 метров²⁸².

Между тем остальные государства-участники Конференции опасались, что произвольное установление размеров зон безопасности может привести к серьёзному ограничению свободы судоходства. По выражению британского исследователя О'Коннела, попытки ряда заинтересованных стран расширить пределы зон безопасности вызвали сопротивление тех государств, которые рассматривали существующий на тот момент порядок «слишком тщательно сбалансированным, чтобы его нарушать»²⁸³. Это обстоятельство обусловило решение конференции о сохранении нормы о 500-метровом радиусе.

Таким образом, в статье 60 Конвенции 1982 года было закреплено, что зоны безопасности «устанавливаются таким образом, чтобы они разумно соотносились с характером и функцией [...] установок или сооружений и не простирались вокруг них более чем на 500 метров, отмеряемых от каждой точки их внешнего края»²⁸⁴. Вместе с тем статья дополнена компромиссным положением о признании права устанавливать зоны безопасности более 500 метров, если «это разрешено общепринятыми международными стандартами или рекомендовано компетентной международной организацией»²⁸⁵.

Резолюции ИМО о зонах безопасности. В 1980-е годы в связи с ростом интенсивности судоходства участились случаи нарушения зон безопасности. В этой связи ИМО приняла ряд резолюций, направленных на предупреждение подобных инцидентов. В 1987 году ИМО приняла резолюцию, посвящённую мерам по предотвращению нарушений зон безопасности вокруг морских установок или сооружений (далее – Резолюция 621(15))²⁸⁶. Резолюция 621(15) включила в себя рекомендации, касающиеся правил прохода судов вблизи

²⁸¹ Ibid. P. 581.

²⁸² Esmaeili H. The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law. P. 127.

²⁸³ O'Connell D.P. The International Law of the Sea: Volume I. Oxford: Clarendon Press, 1982. P. 503.

²⁸⁴ Конвенция 1982 года. Ст. 60(5).

²⁸⁵ Там же.

²⁸⁶ Measures to Prevent Infringement of Safety Zones around Offshore Installations or Structures (19 October 1987) IMO Res. A.671(16).

морских установок²⁸⁷, а также требований, которые прибрежное государство должно предъявлять к эксплуатации установок с тем, чтобы предупредить аварийные инциденты²⁸⁸.

В 1989 году рекомендации Резолюции 621(15) были почти без изменения перенесены в Резолюцию о зонах безопасности и безопасности мореплавания вокруг прибрежных сооружений и установок (далее – Резолюция 671(16))²⁸⁹.

Эта резолюция предусмотрела дополнительные меры, направленные на предотвращение нарушений зон безопасности²⁹⁰ и расследование подобных инцидентов²⁹¹. Текст Резолюции 671(16) включает приложение под названием «Рекомендация о зонах безопасности и безопасности мореплавания вокруг морских сооружений и установок», детально регламентирующее действия государства и судоводителей в части обеспечения безопасного прохода судов вблизи таких объектов. Примечательны нормы рекомендации, относящиеся к плавучим буровым установкам²⁹².

²⁸⁷ Согласно Резолюции 621(15), судовождение вблизи морских сооружений следует осуществлять с осторожностью, с принятием мер по осведомлению установки о возможных опасностях прохода, с использованием «систем установленных путей в районе», с поддержанием радиосвязи с такими сооружениями, а также службами управления движением судов или другими судами. Ibid. Para. 1(a).

²⁸⁸ Согласно Резолюции 621(15), прибрежному государству необходимо заранее уведомлять мореплавателей о расположении стационарно функционирующих установок, размерах их зон безопасности и применимых в них правилах; операторы плавучих платформ должны заранее обеспечивать государство сведениями о любых перемещениях таких установок. Кроме того, государству следует обязать операторов принимать меры по предотвращению нарушения зон безопасности установок, и сообщать о действиях судов, создающих угрозу безопасности установок или нарушающих их зоны безопасности. При получении информации о судне-нарушителе прибрежное государство «должно предпринять действия в соответствии с международным правом и, если оно считает необходимым, известить государство флага судна», которое, в свою очередь, «должно провести расследование и предпринять, при необходимости, действия в соответствии с его национальным законодательством». Ibid. Para. 1(b), 1(c), 1(d).

²⁸⁹ Резолюция 671(16) отменяет действие Резолюции 621(15). Safety Zones and Safety of Navigation around Offshore Installations and Structures (19 October 1989) IMO Doc. A.671(16). Para. 5.

²⁹⁰ Ibid. Para. 1(c).

²⁹¹ В Резолюции 621(15) необходимость принятия мер по расследованию действий судна-нарушителя, в первую очередь, адресовалась государству-флага. Такая мера зачатую не являлась практически реализуемой в короткие сроки и, как правило, такая функция передавалась в ведение прибрежного государства. В этой связи в Резолюции 671(16) было сделано дополнение, указывающее на важность сотрудничества государства-флага и прибрежного государства в вопросах расследования происшествий. Ibid. Annex. Para. 3(2).

²⁹² Контролирующие государства должны обязать операторов плавучих установок обеспечивать прибрежные государства сведениями о перемещениях таких установок и принимать меры, предотвращающие нарушение зон безопасности вне зависимости «от того, поставлены ли они на якорь или установлены на морском дне и не осуществляют операции по бурению (либо до начала таких операций, либо во время остановок в работе по какой-либо причине)». Ibid. Annex. Para. 1(2-3).

Отдельные правила, принятые ИМО с целью обеспечения безопасности установок, содержатся также в Общих положениях об установлении движения судов 1985 года²⁹³ и Рекомендациях для служб движения судов 1997 года²⁹⁴.

Указанные резолюции ИМО содержат единственные, установленные на универсальном уровне, положения, в которых раскрывается содержание мер, направленных на предотвращение столкновения судов с установками. Между тем резолюции ИМО не имеют обязательной юридической силы, и потому не гарантируют полного исключения подобных инцидентов.

Установление зон безопасности более 500 метров. Уже в первые годы после подписания Конвенции 1982 года в ИМО неоднократно обсуждались предложения об установлении более обширных зон.

В 1985 году, по заявлению Канады предполагалось не только расширить зоны безопасности, но и организовать вокруг установок так называемые «зоны предупреждения» в радиусе трёх морских миль для эффективного обеспечения связи между платформами и проплывающими вблизи судами²⁹⁵. Канадское заявление подверглось критике большинства участников ИМО ввиду того, что предложенные в заявлении нововведения «вступали в противоречие со статьёй 60 Конвенции 1982 года, а ИМО не обладала необходимой компетенцией для установления подобных изменений»²⁹⁶. В итоге предложение было отклонено без вынесения каких-либо рекомендаций.

В 2007 году Бразилия предприняла попытку получить одобрение ИМО на установление расширенных зон безопасности вокруг нефтегазовых платформ, располагающихся в Кампусском бассейне²⁹⁷. Необходимость в расширении

²⁹³ В резолюции подчёркивается необходимость внесения изменений в систему разделения движения судов при возведении нефтегазовых установок вблизи таковых, рекомендуются правила и процедуры их корректировки. General Provisions on Ships' Routeing (20 November 1985) IMO Res. A.572/14. Para. 3.10-3.12.

²⁹⁴ В качестве одной из целей служб движения судов определено «повышение безопасности [...] прибрежных установок от возможного неблагоприятного влияния морского судоходства». Guidelines for Vessel Traffic Services (27 November 1997) IMO Res. A.857(20). Para. 2.1.1.

²⁹⁵ Ulfstein G. The Conflict Between Petroleum Production, Navigation and Fisheries in International Law // Ocean Development & International Law. 1988. № 3. P. 245.

²⁹⁶ В числе стран, выступивших против канадского предложения, были СССР, Германия, Великобритания и др. Ibid.

²⁹⁷ Кампусский нефтегазоносный бассейн расположен неподалёку от атлантического побережья Бразилии к востоку от Рио-де-Жанейро.

зон безопасности, обосновывалась высоким риском столкновения морских судов с установками. По заявлению Бразилии, процедура отгрузки нефти, в процессе которой танкеры пришвартовываются к платформам, требует по меньшей мере 1400-метрового радиуса, в связи с чем необходимы зоны безопасности, радиусом в морскую милю (≈ 1853 метра) вокруг стационарных установок и радиусом в две морские мили (≈ 3704 метра) вокруг плавучих платформ²⁹⁸.

По итогам рассмотрения бразильского заявления Подкомитетом ИМО по безопасности мореплавания было принято решение об отказе. В обосновании было указано на «отсутствие процедур и руководства» для установления зон с радиусом, превышающим 500 метров²⁹⁹. Столь формальный повод отказа стал причиной совместного предложения Бразилии и США по созданию рабочей группы для составления соответствующего руководства³⁰⁰. В 2009 году такая группа была создана в рамках подкомитета по безопасности мореплавания, а в 2010 году ей был представлен проект «Руководства для рассмотрения заявлений об установлении зон безопасности более 500 метров вокруг искусственных островов, установок и сооружений в ИЭЗ»³⁰¹. Одобрения проект не получил, большую роль в чём сыграло изменение позиции США – делегацией было заявлено, что «на настоящий момент нет подтверждённой необходимости в зонах безопасности более 500 метров, или разработке руководства для установления таковых»³⁰². Позднее аналогичное обоснование для отказа от проекта было оглашено Подкомитетом ИМО по безопасности

²⁹⁸ Proposal for the Establishment of an Area to be Avoided and Modifications to the Breadth of the Safety Zones around Oil Rigs located off the Brazilian Coast – Campos Basin. Submitted by Brazil. (26 February 2007) IMO Doc. NAV 53/3. P. 5-8.

²⁹⁹ Report to the Maritime Safety Committee (14 August 2007) IMO Doc. NAV 53/22. Para. 3.14.

³⁰⁰ Development of Guidelines for Consideration of Requests for Safety Zones Larger than 500 Meters Around Artificial Islands, Installations and Structures in the Exclusive Economic Zone. Submitted by the United States and Brazil (4 February 2008) IMO Doc. MSC 84/22/4. Para. 1, 3.

³⁰¹ Guidelines for Consideration of Requests for Safety Zones Larger Than 500 Metres around Artificial Islands, Installations and Structures in the EEZ (23 April 2010) IMO Doc. NAV 56/4. Annex 1.

³⁰² Guidelines for Consideration of Requests for Safety Zones Larger Than 500 Metres around Artificial Islands, Installations and Structures in the EEZ. Submitted by the United States. (4 June 2010) IMO Doc. NAV 56/4/1. Para. 2. По свидетельствам американских авторов, основной причиной изменения позиции стали противоречия с Министерством обороны США, посчитавшим расширение зон безопасности существенным ограничением свободы мореплавания. Kraska J., Pedrozo R. *International Maritime Security Law*. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2013. P. 81.

мореплавания, указавшим, что «необходимость в дальнейшей работе группы по зонам безопасности отсутствует»³⁰³.

Таким образом, с момента принятия Конвенции 1982 года ИМО ни разу не одобряла организацию зон безопасности, радиус которых превышал бы 500 метров, и не разрабатывала руководств или рекомендаций по установлению таких. Иными словами, сегодня не приходится говорить о существовании «общепринятых международных стандартов», позволяющих устанавливать зоны безопасности радиусом более 500 метров. Кроме того, 500-метровый лимит установлен в законах большинства государств, активно развивающих морскую нефтегазовую добычу, среди которых Великобритания³⁰⁴, США³⁰⁵, Норвегия³⁰⁶, Австралия³⁰⁷ и Российская Федерация³⁰⁸. Таким образом, именно 500-метровый лимит следует считать общепринятым для пространств ИЭЗ и континентального шельфа.

Невзирая на сложившуюся практику, зарубежные исследователи всё чаще высказывают убеждение в том, что 500-метровые зоны безопасности сегодня не обеспечивают защиты нефтегазовых платформ от существующих угроз³⁰⁹. Помимо аргумента о малом размере зон для предотвращения столкновений судов с установками, авторы справедливо указывают на неэффективность таких в случае умышленных атак, направленных против нефтегазовых платформ. Так, наиболее распространённый аргумент – уязвимость морских установок перед террористической угрозой: 500-метровое расстояние от

³⁰³ Report to the Maritime Safety Committee (31 August 2010) IMO Doc. NAV 56/20. Para. 4.15; Впоследствии Комитет ИМО по безопасности на море поддержал это решение. См.: Report of the Maritime Safety Committee on Its Eighty-Eighth Session (15 December 2010) IMO Doc. MSC 88/26. Para. 11.8.

³⁰⁴ Petroleum Act (9 April 1987). Sec. 21(5). URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1987/12> (дата обращения: 24.02.20).

³⁰⁵ 33 CFR §147.15

³⁰⁶ Regulations Relating to Health, Safety and the Environment in the Petroleum Activities and at Certain Onshore Facilities (The Framework Regulations) (26 April 2019) Sec. 6 (i). URL: https://www.ptil.no/contentassets/f18375b7184d4cd68fc1c733b318b3dc/rammeforskriften20_e.pdf (дата обращения: 24.02.20).

³⁰⁷ Offshore Petroleum and Greenhouse Gas Storage Act (29 March 2006) Sec. 616. URL: <https://www.legislation.gov.au/Details/C2017C00051> (дата обращения: 24.02.20).

³⁰⁸ О континентальном шельфе Российской Федерации от 30.11.1995 №187-ФЗ // Собрание законодательства РФ. № 49. ст. 4694. Ст. 16.

³⁰⁹ Esmaeili H. The Protection of Offshore Oil Rigs in International Law (Part II) / H. Esmaeili // Australian Mining and Petroleum Law Journal. 2000. №3. P. 42-43; Harel A. Preventing Terrorist Attacks on Offshore Platforms: Do States Have Sufficient Legal Tools? P. 133; Papastavridis E.D. Protecting Offshore Energy Installations under International Law of the Sea. P. 213.

границы зоны до платформы может быть преодолено современными судами за ничтожно малое время, не позволяющее принимать какие-либо меры защиты³¹⁰. Более того, системы вооружений, находящиеся в распоряжении террористов, позволяют осуществить нападение, не пересекая пределов 500-метровой зоны безопасности³¹¹. Некоторые авторы считают, что расширение радиуса зон если не исключит, то существенно снизит риск таких угроз³¹². В этой связи предлагается внесение соответствующих поправок в Конвенцию 1982 года, а также организация новых попыток получить соответствующее разрешение ИМО. Обоснованием для такого рода изменений является именно террористическая угроза, которая не принималась в расчёт при составлении Конвенции 1982 года и не рассматривалась ИМО при работе с прежними заявлениями³¹³.

Признавая тезис о недостаточности 500-метровых зон безопасности для предотвращения современных угроз нефтегазовым платформам, предложение об их расширении не представляется должным путём решения проблемы. Во-первых, учитывая методы террористических атак и возможности новых видов дальнобойного оружия, размер зон безопасности перестал играть какую-либо роль, поскольку даже расширение радиуса до двух морских миль не может предотвратить нанесение ракетного удара или торпедирование установки. Во-вторых, в силе остаётся аргумент об ограничении свободы мореплавания, так как обширные зоны безопасности потребуют изменения обычных маршрутов навигации. В-третьих, учитывая сложившуюся позицию ИМО в вопросе об установлении расширенных зон безопасности, одобрение будущих заявок маловероятно. Кроме того, заявление о наличии у организации компетенции в области предотвращения угроз, исходящих не от судоходства, является спорным.

³¹⁰ Как правило, авторами приводятся подсчёты, по которым судно, двигающееся со скоростью в 25 узлов (46,3 км/ч) преодолевает 500-метровую зону безопасности за 39 секунд. См.: Kaye S. International Measures to Protect Oil Platforms, Pipelines, and Submarine Cables from Attack // *Tulane Maritime Law Journal*. 2007. № 3. P. 405.

³¹¹ Harel A. Preventing Terrorist Attacks on Offshore Platforms: Do States Have Sufficient Legal Tools? P. 157.

³¹² Ibid. P. 158.

³¹³ Ibid. P. 172-175.

Представляется, что решение проблемы недостаточности 500-метровых зон безопасности начинает формироваться на практике. В последние годы ряд прибрежных государств объявил об установлении так называемых «запретных зон» (англ. *exclusion zones*) или «зон предупреждения» (англ. *warning zones*), простирающихся за пределы 500-метров от платформ, располагающихся в пространствах ИЭЗ и континентального шельфа³¹⁴. Примером практики может послужить трёхмильная зона предупреждения³¹⁵, установленная российскими правовыми актами вокруг платформы «Приразломная» в Печорском море. В границы этой зоны «судам не рекомендуется заходить [...] без разрешения оператора морской ледостойкой стационарной платформы»³¹⁶.

Строго говоря, установление зон предупреждения не основывается на нормах Конвенции 1982 года, так как они устанавливаются помимо 500-метровой зоны безопасности. Оценка этой практики была дана в заключении по арбитражному спору, возникшему вследствие инцидента с судном *Arctic Sunrise*. Трибунал Постоянной палаты третейского суда сделал следующий комментарий о зоне предупреждения вокруг платформы «Приразломная»³¹⁷: «[нормативные акты РФ, устанавливающие порядок уведомления судов], не означают создания зоны, в которой Россия может устанавливать и применять законы и правила; такие зоны не накладывают обязательств на иностранные суда. Уведомления об опасности не носят обязательного характера и являются,

³¹⁴ По законодательству Нигерии, вокруг установок, располагающихся в ИЭЗ, устанавливаются трёхмильные запретные зоны (англ. *restricted area*), вход в которые запрещён без предварительного разрешения оператора установки. Законодательство Экваториальной Гвинеи предусматривает 3,4-мильную зону с аналогичным режимом. См.: Kashubsky M. *Offshore Oil and Gas Installations Security: An International Perspective*. P. 205-206.

³¹⁵ Отметим, что в отечественной доктрине не сложилось общепринятого наименования таких зон. Помимо формулировки «зона предупреждения» используются такие названия, как «опасная для плавания трёхмильная зона» или «трёхмильная запретная зона». См.: Богуш Г.И. Дело судна «Арктик Санрайз» в Международном трибунале по морскому праву // *Международное правосудие*. 2014. № 1. С. 7; Толстых В.Л. Решение по делу «Арктик Санрайз» от 14 августа 2015 года и комментарий к нему // *Евразийский юридический журнал*. 2016. № 1. С. 102.

³¹⁶ Информация о трёхмильной зоне публиковалось в Извещениях мореплавателям в 2011 и 2014 годах. Извещения мореплавателям № 51/11 (10 декабря 2011) С. 29. URL: <https://structure.mil.ru/files/morf/military/files/NM1151.PDF> (дата обращения: 24.02.20); Извещения мореплавателям № 21/14 (24 мая 2014) С. 26. URL: https://structure.mil.ru/files/morf/military/files/NM_1421.PDF (дата обращения: 24.02.20).

³¹⁷ По материалам арбитражного спора, рассмотренного Постоянной палатой третейского суда, судно *Arctic Sunrise* было предупреждено российской службой береговой охраны о том, что пересечение границы трёхмильной зоны «является опасным для судоходства». *The Arctic Sunrise Arbitration (The Kingdom of Netherlands v. Russian Federation)*. Award on the Merits of 14 August 2015. PCA Case № 2014-02. Para. 80.

скорее, рекомендацией. Их суть заключается в информировании судов об угрозе судоходству, которая может возникнуть в трёхмильной зоне вокруг платформы, и представляется *желательным*, чтобы суда запрашивали разрешения оператора платформы перед проходом в зону»³¹⁸.

Таким образом, справедливо поставив под сомнение право прибрежного государства устанавливать обязательные правила судоходства в пределах трёх морских миль от установки, располагающейся в ИЭЗ, трибунал подчеркнул возможность организации зон предупреждения, указав на их функциональное назначение – обеспечение мер, направленных на предотвращение угроз для морских установок и судоходства.

Представляется, что организация «зон предупреждения» с расширенным радиусом может иметь место для предупреждения современных угроз, и в известной степени разрешает проблему недостаточности 500-метровых зон безопасности. Практика установления таких зон бóльшим числом государств сформирует средство международно-правового обеспечения безопасности установок в дополнение к существующим зонам безопасности. В перспективе распространение такой практики может привести к установлению двух зон вокруг морских установок – 500-метровой зоны безопасности и более обширной зоны предупреждения.

Ключевую роль в развитии правового режима зон предупреждения может сыграть ИМО посредством разработки и принятия рекомендаций и правил, определяющих единый размер или критерии для определения границ таких зон. В этой связи предлагается вынести вопрос о целесообразности разработки международно-правового режима зон предупреждения на повестку будущих сессий ИМО. Важная задача при разработке режима состоит в определении комплекса прав, которым обладает прибрежное государство в пределах зон предупреждения. Этот аспект подробно рассмотрен в следующем параграфе.

³¹⁸ Ibid. Para. 212.

4.2.2. Обеспечение выполнения законов и правил, направленных на организацию безопасности нефтегазовых платформ

Проблемы международно-правовых средств предотвращения угроз для нефтегазовых платформ, находящихся в пределах ИЭЗ и континентального шельфа, не ограничиваются недостаточностью 500-метрового радиуса зон безопасности. Обеспечение выполнения (англ. *enforcement*) законов и правил, направленных на организацию безопасности морских установок, на практике сталкивается с рядом проблем и может оказаться потенциальной причиной для межгосударственных споров³¹⁹.

В настоящем параграфе последовательно рассматриваются основания и порядок осуществления мер по обеспечению выполнения законов и правил в границах зон безопасности нефтегазовых установок (§ 4.2.2.1), а также за их пределами (§ 4.2.2.2). Проанализируем эти аспекты в контексте заключений международных судебных органов по делу судна *Arctic Sunrise*.

4.2.2.1. Обеспечение выполнения законов и правил в пределах зоны безопасности

Согласно статье 60(2) Конвенции 1982 года, прибрежное государство осуществляет «исключительную юрисдикцию» на борту морских установок. Столь обширный характер полномочий подразумевает не только наличие законодательной юрисдикции, но и широкую область усмотрения при выборе мер по обеспечению выполнения принятых законов и правил. Таким образом под юрисдикцию прибрежного государства попадают действия лиц, ставящих под угрозу безопасность нефтегазовых установок. В этой связи не вызывает сомнений правомерность действий российских служб в отношении активистов Гринпис, задержанных при попытке закрепиться на борту «Приразломной».

³¹⁹ В отечественной международно-правовой доктрине аналогом формулировке «обеспечение выполнения законов и правил», используемой в Конвенции 1982 года, нередко выступает понятие «исполнительная юрисдикция». Под этим понятием подразумевается «реализация государством возможности и допустимости обеспечения своих правовых велений посредством принятия мер принуждения». Ромашев Ю.С. Особенности установления и осуществления государствами своей юрисдикции в правоохранительной сфере // Государство и право. 2015. № 5. С. 82-83; См. также: Черниченко С.В. Субъективные границы международного права, суверенитет и юрисдикция государств // Советский ежегодник международного права, 1989-1990-1991. М.: Россия-Нева. 1992. С. 21.

Менее очевидна степень усмотрения при определении допустимых мер для обеспечения выполнения законов и правил в пределах 500-метровых зон безопасности морских установок. Согласно статье 60(4) Конвенции 1982 года, в таких зонах «прибрежное государство [...] может принимать *надлежащие меры* для обеспечения безопасности как судоходства, так и искусственных островов, установок и сооружений»³²⁰. Между тем значение формулировки «надлежащие меры» в конвенции не раскрывается³²¹.

По мнению судьи Международного трибунала по морскому праву В.В. Голицына, формулировка «надлежащие меры» по смыслу статьи 60(4) означает, что «прибрежное государство вправе принимать *подходящие меры* (англ. *appropriate measures*) для того, чтобы обеспечить соблюдение норм, регулирующих деятельность в пределах зон безопасности, иными словами, принимать *необходимые меры* по обеспечению их выполнения»³²². Следуя этой логике, можно заключить, что лишь объект и цель нормы – обеспечение безопасности судоходства и морских установок – ограничивают круг допустимых мер.

Представляется, что характер «надлежащих мер», принимаемых для обеспечения безопасности установок, должен определяться государством с учётом сложившихся обстоятельств в каждом конкретном случае. К примеру, если единичное нарушение судном зоны безопасности может обосновывать требование покинуть пределы зоны, то неподчинение требованию может стать основанием для принудительного удаления судна-нарушителя за её пределы. При неоднократном нарушении запрета на вход в зону безопасности прибрежное государство может принять принудительные меры, направленные на предотвращение будущих нарушений³²³. Кроме того, при определении

³²⁰ Конвенция 1982 года. Ст. 60(4).

³²¹ Отметим, что в Конвенции о континентальном шельфе 1958 года соответствующее положение было сформулировано несколько уже: «Прибрежному государству принадлежит право [...] принимать в этих зонах меры, необходимые для их охраны». Таким образом, формулировка Конвенции 1982 года оставляет больше свободы для толкования. См.: Конвенция о континентальном шельфе от 29 апреля 1958 года. Ст. 5(2).

³²² The Arctic Sunrise Case (Kingdom of the Netherlands v. Russian Federation), Provisional Measures. Order of 22 November 2013. ITLOS Reports 2013. P. 230. Dissenting opinion of Judge Golitsyn. Para. 25.

³²³ В 1993 году в результате акций, организованных Гринпис в отношении нефтедобывающей платформы *Ross Rig*, правоохранительные органы Норвегии временно изъяли у организации документы на судно *Solo*. Данная

«надлежащих мер» особое внимание следует уделять степени и характеру потенциальной угрозы. В этой связи рассмотрим ряд возможных сценариев.

В случаях, представляющих серьёзную опасность для морских установок, например, **при наличии террористической угрозы**, характер «надлежащих мер» определён международно-правовыми нормами. Так, Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе 1988 года (далее – Протокол 1988 года) установил перечень действий, которые квалифицируются как преступления. К таковым относится захват платформы или осуществление контроля над ней, разрушение или повреждение платформы, помещение на платформу веществ и устройств, которые могут разрушить платформу или представлять угрозу её безопасности и др.³²⁴ Намеренное совершение этих действий или попытка их совершения дают прибрежному государству право осуществить «меры, обеспечивающие присутствие [нарушителя] в течение такого времени, которое необходимо для того, чтобы возбудить уголовное преследование или предпринять действия по выдаче»³²⁵. При этом задержание является «надлежащей мерой», если у прибрежного государства существуют разумные основания полагать, что нарушение зоны безопасности установки предпринималось с целью совершения действий, образующих преступление по смыслу Протокола 1988 года. Кроме того, важно отметить, что положения протокола не представляют самостоятельного основания для юрисдикции прибрежного государства. Единственное основание для юрисдикции – нормы Конвенции 1982 года.

В некоторых обстоятельствах оперативная оценка угрозы и определение «надлежащих мер» может оказаться затруднительным. Подобные ситуации

мера обжаловалась Гринпис в Верховном суде Норвегии, который подтвердил законность действий правоохранительных органов. Oude Elferink A.G. The Arctic Sunrise Incident: A Multi-Faceted Law of the Sea case with a Human Rights Dimension // The International Journal of Marine and Coastal Law. 2014. № 2. P. 253.

³²⁴ Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе от 10 марта 1988 года. Ст. 1.

³²⁵ Там же. Ст. 1; Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства от 10 марта 1988 года. Ст. 7(1).

возникают **в случае организации протестных акций** в непосредственной близости или на борту нефтегазовых платформ.

Иллюстрацией может послужить инцидент с судном *Arctic Sunrise*, когда группа активистов Гринпис, передвигаясь на надувных лодках, нарушила 500-метровую зону безопасности «Приразломной» и попыталась закрепиться на борту установки. По сложившейся в нефтегазовой промышленности практике, при нарушении зоны безопасности и попытке посторонних лиц подняться на борт установки оператору следует приостановить производимые операции³²⁶. Возобновление работы после экстренного приостановления может занять от одной до нескольких недель и влечёт серьёзные убытки³²⁷. По свидетельствам активистов Гринпис, участвовавших в инциденте, они были осведомлены о принятой практике, и цель их действий состояла именно в том, чтобы приостановить работу «Приразломной» на некоторый период³²⁸.

В ряде зарубежных исследований допускается, что столь серьёзный характер последствий может рассматриваться прибрежным государством как «осуществление контроля над установкой» по смыслу Протокола 1988 года³²⁹, что подразумевает широкую степень усмотрения при выборе «надлежащих мер» пресечения. Развивая логику такого подхода, следовало бы заключить, что акции протеста ставятся в один ряд с террористическими актами, целью которых являются морские установки. Представляется, что такой вывод может

³²⁶ Kashubsky M. A Chronology of Attacks on and Unlawful Interferences with Offshore Oil and Gas Installations, 1975 – 2010 // *Perspectives on Terrorism*. 2010. № 5-6. P. 141.

³²⁷ Noto M.C. The Arctic Sunrise Arbitration and Acts of Protest at Sea // *Maritime Safety and Security Law Journal*. 2016. № 2. P. 39.

³²⁸ По заявлению одного из участников акции, их целью являлось «приостановление работы платформы на некоторое время». Oude Elferink A.G. The Arctic Sunrise Incident: A Multi-Faceted Law of the Sea case with a Human Rights Dimension // *The International Journal of Marine and Coastal Law*. 2014. № 2. P. 247. Между тем в ходе рассмотрения дела о временных мерах Международным трибуналом по морскому праву нидерландской стороной были предоставлены сведения, свидетельствующие о менее масштабных целях акции – выставление небольшого баннера на корпусе платформы. См.: The Arctic Sunrise Case (Kingdom of the Netherlands v. Russian Federation) Answers to questions posed by the Tribunal (7 November 2013) P. 4. URL: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.22/Response_questions_en.pdf (дата обращения: 24.02.20).

³²⁹ Данный подход обосновывается тем, что при согласовании Протокола 1988 года, а также развиваемой им Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 года, протестные акции на море специально не были исключены из сферы действия данных актов. См.: Plant G. The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation // *International and Comparative Law Quarterly*. 1990. № 1. P. 34; Oude Elferink A.G. The Arctic Sunrise Incident: A Multi-Faceted Law of the Sea case with a Human Rights Dimension // *The International Journal of Marine and Coastal Law*. 2014. № 2. P. 247.

быть справедливым лишь в обстоятельствах, когда протестные акции носят насильственный характер либо создают угрозу загрязнения морской среды³³⁰. Так, в деле судна *Arctic Sunrise* арбитражный трибунал заключил, что действия активистов Гринпис не имели насильственного характера и не могут быть квалифицированы как преступление по смыслу норм Протокола 1988 года³³¹, а потому меры, принятые Россией, не имели правового основания³³².

Следовательно, именно характер протеста – мирный или насильственный – является ключевым фактором при определении «надлежащих мер», которые вправе принимать прибрежное государство для обеспечения выполнения законов и правил, действующих в пределах зоны безопасности. В этой связи возникает вопрос о том, каковы критерии для определения допустимых мер пресечения в случае мирного протеста. Некоторые выводы по этому аспекту были сделаны арбитражным трибуналом в заключении по делу судна *Arctic Sunrise*³³³. Важно подчеркнуть, что эти выводы трибунал сделал в контексте соотношения права на протест в море (англ. *right of protest at sea*) и суверенных прав прибрежного государства в отношении неживых ресурсов в пределах ИЭЗ. Иными словами, заключения касались не содержания «надлежащих мер» для обеспечения безопасности установок в силу статьи 60(4) Конвенции 1982

³³⁰ Некоторые негосударственные природоохранные организации для достижения своих целей прибегают к насильственным методам. Примером может послужить Общество охраны морской фауны (англ. *Sea Shepherd Conservation Society*), практикующее так называемую «тактику прямого действия», подразумевающую таран и abordаж судов, а также насильственные действия в отношении экипажей судов. Nagtzaam G. *Gaia's Navy: The Sea Shepherd Conservation Society's Battle to Stay Afloat and International Law* // *William & Mary Environmental Law and Policy Review*. 2014. № 3. P. 614-615.

³³¹ *The Arctic Sunrise Arbitration (The Kingdom of Netherlands v. Russian Federation)*. Award on the Merits of 14 August 2015. PCA Case № 2014-02. Para. 728, 314-321.

³³² *Ibid.* 322.

³³³ Арбитражный трибунал заключил, что «прибрежное государство вправе принимать меры, чтобы предотвратить вмешательство в осуществление своих суверенных прав на разведку и разработку неживых ресурсов ИЭЗ». Протестные действия представляют вмешательство в суверенные права в том случае, если они (i) нарушают законы прибрежного государства, принятые в соответствии с Конвенцией 1982 года; (ii) могут причинить вред физическим лицам, оборудованию и установкам; (iii) могут привести к неблагоприятным последствиям для окружающей среды; (iv) могут задержать или прервать осуществление «важных операций». Вместе с тем прибрежному государству следует допускать (англ. *tolerate*) помехи, причиняемые гражданским протестом до тех пор, пока они не составляют «вмешательство в осуществление его суверенных прав». Применив данные заключения к обстоятельствам инцидента, арбитражный трибунал пришёл к выводу о том, что действия судна *Arctic Sunrise* не составляли нарушения суверенных прав прибрежного государства на момент его задержания. *Ibid.* Para. 324-332.

года, а права прибрежного государства обеспечивать выполнение законов и правил, касающихся неживых ресурсов в пределах ИЭЗ³³⁴.

Таким образом, оценка допустимости мер пресечения, принимаемых в отношении мирных протестов, затрагивает широкий спектр международно-правового регулирования, выходящий за пределы предмета этой диссертации. Более того, допустимость мирных протестов в акваториях под юрисдикцией прибрежного государства, по своей сути, представляет проблему соотношения международного права в области прав человека и международного морского права, и потому требует специального анализа³³⁵. В контексте исследования международно-правового режима морских нефтегазовых платформ сделаем только общий вывод о том, что организаторы мирных протестов должны соблюдать законы и правила, установленные в пределах зон безопасности, а прибрежные государства, в случае нарушения этих законов и правил, должны избирать «надлежащие меры» пресечения, оценивая обстоятельства каждого инцидента и руководствуясь принципами разумности, необходимости и пропорциональности.

Говоря о преступлениях, совершаемых в морских пространствах, стоит оставить комментарий по вопросу о **возможности совершения пиратских действий против морских нефтегазовых платформ**³³⁶. Оставляя за рамками настоящего анализа такие квалифицирующие признаки пиратства, как стимул и цель³³⁷, акцентируем внимание на том, что по определению Конвенции 1982

³³⁴ Трибунал подтвердил существование «права прибрежного государства обеспечивать выполнение своих законов в отношении неживых ресурсов в пределах ИЭЗ», несмотря на то что упоминание такового в Конвенции 1982 года отсутствует. Ibid. Para. 284.

³³⁵ Подробнее об аспектах соотношения международного морского права и международного права в области прав человека См.: Oxman B. Human Rights and the United Nations Convention on the Law of the Sea // Columbia Journal of Translational Law. 1997. № 3. P.399-429; Treves T. Human Rights and the Law of the Sea // Berkeley Journal of International Law. 2010. № 1. P. 1-13; О праве на проведение протеста в море См.: Noto M.C. The Arctic Sunrise Arbitration and Acts of Protest at Sea // Maritime Safety and Security Law Journal. 2016. № 2. P. 39-56; Mossop J. Protests against Oil Exploration at Sea: Lessons from the Arctic Sunrise Arbitration // The International Journal of Marine and Coastal Law. 2016. № 1. P. 66-76.

³³⁶ Обвинения в совершении пиратских действий рассматривались арбитражным трибуналом в заключении по делу судна *Arctic Sunrise*. См.: The Arctic Sunrise Arbitration (The Kingdom of Netherlands v. Russian Federation). Award on the Merits of 14 August 2015. PCA Case № 2014-02. Para. 236-241.

³³⁷ Содержание этих признаков неоднократно рассматривалось в отечественных и зарубежных исследованиях. См.: Кашубский М.В. Могут ли пиратские действия быть совершены против морской нефтяной платформы? // Электронное приложение к российскому юридическому журналу. 2014. № 1. С. 5-14; Noto M.C. The Arctic Sunrise Arbitration and Acts of Protest at Sea. P. 41-43.

года, действия могут считаться пиратством в том случае, если они совершены против «судна»³³⁸. Выше отмечалось, что морские нефтегазовые платформы, находящиеся в стационарном положении, не могут быть отнесены к категории судов и, следовательно, не могут являться объектом пиратского нападения.

Представляется, что иной вывод можно сделать в отношении плавучих платформ, поскольку они обладают статусом судов в момент осуществления навигации. Таким образом, к пиратским действиям (при наличии всего набора квалифицирующих признаков) следует отнести только те нападения, которые совершены в ходе буксировки или самостоятельного передвижения плавучих нефтегазовых платформ по морю³³⁹.

4.2.2.2. Осуществление мер пресечения за пределами зоны безопасности

Статья 60(4) Конвенции 1982 года не предполагает права прибрежного государства на обеспечение исполнения законов и правил, направленных на пресечение угроз морских установкам, за пределами зон безопасности. В этом случае прибрежное государство вправе осуществить принудительные меры только в ходе преследования судна-нарушителя по горячим следам. Согласно статье 111 Конвенции 1982 года, осуществление права преследования требует соблюдения нескольких условий³⁴⁰.

Во-первых, начало преследования должно обуславливаться наличием «достаточных оснований полагать, что это судно нарушило законы и правила

³³⁸ Конвенция 1982 года. Ст. 101.

³³⁹ Как показала практика, пираты не раз совершали нападения на самоподъемные установки и буровые суда в момент их буксировки или самостоятельного передвижения с целью хищения оборудования или захвата заложников для получения выкупа. География таких нападений совпадает с «традиционными» районами современного пиратства и ограничивается прибрежными акваториями Южной Азии, Западной и Восточной Африки. См.: Kraska J. *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea*. Santa Barbara: ABC-CLIO, 2011. P. 2; Kashubsky M. *Offshore Oil and Gas Installations Security: An International Perspective*. Boca Raton: CRC Press, 2016. P. 61-63.

³⁴⁰ Как указал Международный трибунал по морскому праву в решении по делу о судне Сайга, комплекс требований к осуществлению преследования по горячему следу носит кумулятивный характер: «каждое из [условий] должно быть исполнено для того, чтобы преследование считалось соответствующим Конвенции». *The M/V "SAIGA" Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea)*. Judgement of 1 July 1999. ITLOS Reports 1999. P. 10. Para. 146.

этого государства»³⁴¹. В Конвенции 1982 года специально подчёркивается, что право преследования по горячим следам применяется к нарушениям, которые совершены «в зонах безопасности вокруг установок»³⁴². Следовательно, с тем чтобы удовлетворять этому требованию, преследование иностранного судна за нарушения в отношении установки или её зоны безопасности, может быть предпринято в пределах этой зоны и продолжаться за её границами. Во-вторых, преследование считается начатым «только после подачи сигнала остановиться, зрительного или звукового, с дистанции, позволяющей иностранному судну увидеть или услышать этот сигнал»³⁴³, и при условии, что «преследуемое судно или одна из его шлюпок, или другие плавучие средства, которые действуют совместно и используют преследуемое судно в качестве судна-базы», располагается в пределах зоны безопасности установки³⁴⁴. В-третьих, преследование судна по горячему следу должно осуществляться специально уполномоченным судном или летательным аппаратом³⁴⁵. В-четвёртых, преследование по горячему следу должно быть непрерывным. При соблюдении этого требования преследование, начатое в зоне безопасности, может быть продолжено за её пределами³⁴⁶.

Инцидент с судном *Arctic Sunrise*, показал, что соблюдение комплекса условий преследования по горячим следам играет определяющую роль для правомерности мер, принятых прибрежным государством за пределами зоны безопасности³⁴⁷. Арбитражный трибунал в заключении по делу судна *Arctic Sunrise* уделил данным аспектам особое внимание³⁴⁸. Так, намеренное нарушение границ зоны безопасности «Приразломной» лодками, спущенными

³⁴¹ Конвенция 1982 года. Ст. 111(1).

³⁴² Там же. Ст. 111(2).

³⁴³ Там же. 111(4).

³⁴⁴ Там же.

³⁴⁵ Там же. Ст. 111(5).

³⁴⁶ Там же. Ст. 111(1).

³⁴⁷ Ключевое значение вопроса о преследования по горячим следам для разрешения спора отмечалось судьёй В.В. Голицыным и подчёркивалось в отечественной доктрине. The Arctic Sunrise Case (Kingdom of the Netherlands v. Russian Federation), Provisional Measures. Order of 22 November 2013. Dissenting opinion of Judge Golitsyn. Para. 35-36; См. также: Богущ Г.И. Дело судна «Арктик Санрайз» в Международном трибунале по морскому праву // Международное правосудие. 2014. № 1. С. 7.

³⁴⁸ The Arctic Sunrise Arbitration (The Kingdom of Netherlands v. Russian Federation) Award on the Merits of 14 August 2015. Para. 242-275.

с судна, без сомнений было оценено как «достаточное основание полагать, что судно нарушило законы и правила» прибрежного государства³⁴⁹. Трибунал подтвердил выполнение условия о предварительном предупреждении судна³⁵⁰ и согласился с тем, что лодки, спущенные с судна, действовали с ним совместно и использовали *Arctic Sunrise* как судно-базу³⁵¹. Единственным не соблюденным условием преследования была названа его непрерывность.

По мнению трибунала, временной промежуток более 24 часов с момента выхода на связь российской береговой охраны с *Arctic Sunrise* и моментом его задержания означал прерывание преследования, так как в продолжении этого временного промежутка «судно береговой охраны Ладога оставалось вблизи судна *Arctic Sunrise*, но не в целях осуществления преследования, а, скорее, для предупреждения дальнейших действий в отношении платформы»³⁵².

Вывод трибунала о прерывании преследования представляется спорным. Учитывая обстоятельства инцидента, можно утверждать, что преследование не было прервано российским пограничным судном, поскольку *Arctic Sunrise* на протяжении всего инцидента находился в пределах его досягаемости. Так, с точки зрения британского исследователя Д. Харрисона, «сомнительно, что простая задержка при намерении ареста судна может рассматриваться как фактор, исключаящий непрерывность преследования»³⁵³. Такая позиция, по справедливому замечанию исследователя, «не вписывается в существующую практику правоприменительных действий на море», которая предполагает случаи, когда государству требуется время для определения тактики действий или подготовки средств для задержания нарушителя.

Представляется, что ключевой фактор в разрешении вопроса о влиянии длительного временного промежутка на непрерывность преследования – это

³⁴⁹ Ibid. Para. 250.

³⁵⁰ Ibid. Para. 267-268.

³⁵¹ Ibid. Para. 253. См. также: The Arctic Sunrise Case (Kingdom of the Netherlands v. Russian Federation), Provisional Measures. Order of 22 November 2013. Dissenting opinion of Judge Golitsyn. Para.35.

³⁵² The Arctic Sunrise Arbitration (The Kingdom of Netherlands v. Russian Federation) Award on the Merits of 14 August 2015. Para. 272.

³⁵³ Harrison J. Current Legal Developments the Arctic Sunrise Arbitration (Netherlands v. Russia) // The International Journal of Marine and Coastal Law. 2016. № 1. P. 153.

намерение российских властей в отношении ареста судна. В том случае, если длительный перерыв был вызван сомнениями в необходимости осуществлять правоприменительные действия в отношении судна *Arctic Sunrise*, то следует признать, что преследование прервалось. Если же перерыв был использован с целью подготовки средств для задержания, то преследование нельзя считать прерванным, учитывая присутствие береговой охраны, контролировавшей действия судна *Arctic Sunrise*. К сожалению, по причине неучастия российской стороны в судебных процессах, представляется затруднительным прояснить обстоятельства происшедшего.

Лишний раз подчеркнув важность соблюдения условий преследования по горячим следам, дело судна *Arctic Sunrise* выявило более фундаментальную проблему – **неэффективность и не востребованность зон безопасности как международно-правового средства обеспечения безопасности установок**. Заключение арбитражного трибунала свидетельствует о том, что спорные ситуации, связанные с осуществлением мер по обеспечению безопасности нефтегазовых платформ от современных угроз, начинают разрешаться не в рамках международно-правового режима морских установок, а в контексте общих положений о режиме ИЭЗ и континентального шельфа.

Данную тенденцию отражает не только логика заключений арбитражного трибунала, построенная, главным образом, на толковании права на разведку и разработку неживых ресурсов в пределах ИЭЗ³⁵⁴, но и официальная позиция России как прибрежного государства. В заключении МИД России по «некоторым правовым аспектам действий судна *Arctic Sunrise* против платформы «Приразломная» особо подчёркивается, что задержание было предпринято «не в ходе преследования по горячим следам»³⁵⁵. Вместо этого, в качестве главного аргумента заявляется о нарушении суверенных прав на

³⁵⁴ The Arctic Sunrise Arbitration (The Kingdom of Netherlands v. Russian Federation) Award on the Merits of 14 August 2015. Para. 324-332;

³⁵⁵ Официальная позиция МИД России была опубликована незадолго до вынесения решения арбитражного трибунала. The Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation, On Certain Legal Issues Highlighted by the Action of the Arctic Sunrise Against Prirazlomnaya Platform (5 August 2015) Para. 11.1. URL: www.mid.ru/documents/10180/1641061/Arctic+Sunrise.pdf/bc7b321e-e692-46eb-bef2-12589a86b8a6 (дата обращения: 24.02.20).

разведку и разработку неживых ресурсов в пределах ИЭЗ и континентального шельфа.

Заключения арбитражного трибунала оказали влияние на исследования международно-правовых средств обеспечения безопасности нефтегазовых платформ. Так, актуален вопрос о том, вправе ли прибрежное государство принимать меры по предупреждению и пресечению террористических актов за пределами 500-метровых зон безопасности. По убеждению некоторых зарубежных исследователей, потенциальные последствия террористических актов могут рассматриваться как допустимое основание для осуществления принудительных мер в отношении подозреваемого судна до его входа в зону безопасности³⁵⁶. В таких рассуждениях развиваются выводы арбитражного трибунала – «террористические нападения предполагают непосредственное вмешательство в осуществление суверенных прав прибрежного государства на разведку и разработку неживых ресурсов морского дна»³⁵⁷, и на этом основании могут быть пресечены ещё в ИЗЗ.

Таким образом, можно заключить, что суверенные права на разведку и разработку неживых ресурсов в пределах ИЭЗ всё чаще рассматриваются в качестве правового средства обеспечения безопасности морских установок. Эта тенденция представляется неоднозначной.

С одной стороны, причина её формирования объяснима – Конвенция 1982 года не предусматривает права прибрежного государства принимать меры для предупреждения и пресечения действий за пределами зон безопасности (не считая права преследования по горячим следам, которое возникает только после совершения нарушений в пределах 500-метровой зоны безопасности). Учитывая характер современных угроз, прибрежные государства вынуждены прибегать к общим положениям режима ИЭЗ и континентального шельфа для обоснования своих действий за пределами зон безопасности.

³⁵⁶ Mossop J. Protests against Oil Exploration at Sea: Lessons from the Arctic Sunrise Arbitration // The International Journal of Marine and Coastal Law. 2016. № 1. P. 74.

³⁵⁷ Ibid.

С другой стороны, содержание права на обеспечение выполнения законов и правил, касающихся разведки и разработки неживых ресурсов в пределах ИЭЗ, остаётся крайне неопределённым³⁵⁸. Так, неочевидно какова должна быть степень угрозы, допускающая осуществление принудительных мер для её предотвращения или пресечения; на каком расстоянии от установки допустимо осуществлять эти меры³⁵⁹; как определить характер допустимых мер, принимаемых за пределами зоны безопасности. Принимая во внимание такую неопределённость, заявление суверенных прав на разведку и разработку неживых ресурсов в пределах ИЭЗ в качестве основания для обеспечения безопасности установок не исключает злоупотреблений, в результате которых необоснованно ограничиваются свободы открытого моря.

Описанная тенденция отражает ничто иное как несовершенство режима Конвенции 1982 года, который не учитывает характер современных угроз. Представляется, что оптимальный путь решения этой проблемы состоит не в расширении полномочий государств в пространствах ИЭЗ³⁶⁰, а в развитии международно-правовых средств обеспечения безопасности установок.

Как было заключено выше, решением проблемы недостаточности 500-метрового радиуса зон безопасности является установление расширенных **зон предупреждения**. Эффективность зон предупреждения должен обеспечивать сбалансированный правовой режим. Его задача состоит не только в том, чтобы

³⁵⁸ В заключении по делу судна *Arctic Sunrise* арбитражный трибунал не посчитал необходимым раскрывать содержание этого права. *The Arctic Sunrise Arbitration (The Kingdom of Netherlands v. Russian Federation)*. Award on the Merits of 14 August 2015. PCA Case № 2014-02. Para. 284.

³⁵⁹ Представляется, что суверенные права на разведку и разработку неживых ресурсов морского дна следует рассматривать как подходящее основание для мер, принимаемых прибрежным государством для пресечения действий, направленных на создание помех судам, производящим сейсмическую разведку в поисках шельфовых месторождений, поскольку в этом случае речь идёт о прямом вмешательстве в осуществление суверенных прав. Подробнее о проблемах обеспечения безопасности судов, осуществляющих сейсмическую разведку См.: Mossop J. *The Continental Shelf Beyond 200 Nautical Miles: Rights and Responsibilities*. New York: Oxford University Press, 2016. P. 195-200.

³⁶⁰ Описанная тенденция представляет яркий пример феномена «постепенного расширения юрисдикции» (англ. *creeping jurisdiction*) – распространения юрисдикции прибрежных государств над всё большими пространствами Мирового океана. Данная проблема широко освещается в зарубежных исследованиях. См.: Leanza U., Caracciolo M.C. *The Exclusive Economic Zone // The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume I: The Law of the Sea / Attard D.J., Fitzmaurice M., Norman A., Gutiérrez M. eds.* Oxford: Oxford University Press, 2014. P. 193-196; Rothwell D.R., Oude Elferink A.G., Scott K.N., Stephens T. *Charting the Future for the Law of the Sea // The Oxford Handbook of the Law of the Sea / D.R. Rothwell, A.G. Oude Elferink, K.N. Scott, T. Stephens.* New York: Oxford University Press, 2015. P. 982; Kaye S. *Freedom of Navigation in a post 9/11 World: Security and Creeping Jurisdiction // The Law of the Sea Progress and Prospects / D. Freestone, R. Barnes, D. Ong. eds.* New York: Oxford University Press, 2006. P. 347-364.

предотвратить современные угрозы для морских нефтегазовых установок, но и гарантировать безопасность судоходства, в максимальной степени сохранив свободы открытого моря. Выделим основные аспекты предлагаемого режима.

Во-первых, в зоне предупреждения прибрежное государство *не должно устанавливать постоянно действующих обязательных правил судоходства*. Главная функция зоны предупреждения в аспектах, касающихся судоходства, должна состоять в уведомлении входящих в её пределы судов об опасностях, связанных с навигацией вблизи нефтегазовых платформ.

Открытым для обсуждения остаётся вопрос о возможности установления в зоне предупреждения *временных правил судоходства*. Такие правила могли бы приводиться в действие во время проведения технологических операций, требующих большего пространства, чем радиус зоны безопасности (например, при отгрузке нефти на танкеры). Другое основание для временных правил – наличие серьёзной угрозы для установки и судоходства, например, на период объявления террористической угрозы. Ввиду того, что такие меры направлены на обеспечение безопасности, временное ограничение свободы судоходства в пределах зоны предупреждения представляется оправданным.

Во-вторых, в пределах зоны предупреждения прибрежное государство должно располагать *правом принимать меры, направленные на обеспечение безопасности установок*. В отличие от режима зон безопасности, необходимо уточнить категории действий, которые представляют угрозу для установок и могут быть пресечены уже в зоне предупреждения. К таковым необходимо по меньшей мере отнести опасные действия, которые квалифицируются как преступления по смыслу Протокола 1988 года.

В-третьих, для обеспечения эффективности предлагаемого режима важно признать право прибрежного государства *начинать преследование по горячим следам в пределах зоны предупреждения*. Таким образом, это право должно возникать вследствие нарушений, совершённых в отношении установки в пределах её зоны безопасности и зоны предупреждения.

Выше отмечалось, что разработку международно-правового режима зон предупреждения необходимо организовать под эгидой специализированной международной организации – ИМО. Помимо указанных аспектов режима предлагаемая повестка подразумевает обсуждение широкого круга аспектов. Так, особого согласования требует определение перечня опасных действий, совершение которых давало бы прибрежному государству право применять принудительные меры в зоне предупреждения. В этом контексте детального обсуждения требует проблема допустимости мирных протестов, объектами которых являются нефтегазовые платформы. Необходимо согласовать вопрос о допустимости организации зон предупреждения вокруг установок, которые располагаются в пространствах континентального шельфа за пределами ИЭЗ. Актуальным также является вопрос о целесообразности зон предупреждения для установок и сооружений, использование которых не связано с разведкой и разработкой морских нефтегазовых месторождений.

Сегодня возможность согласования международно-правового режима зон предупреждения представляется вполне достижимой, поскольку отдельные его элементы уже реализуются некоторыми государствами на практике, а предложенные элементы такого режима, с одной стороны, обеспечивают средства для охраны установок от современных угроз, а с другой – в максимальной степени сохраняют свободы открытого моря (что является главным аргументом против расширения зон безопасности).

По результатам согласования режим зон предупреждения необходимо закрепить на универсальном уровне в резолюции ИМО. В долгосрочной перспективе представляется целесообразным включить положения о зонах предупреждения во всеобъемлющий режим Конвенции 1982 года.

ГЛАВА 2. ЭКСПЛУАТАЦИЯ МОРСКИХ НЕФТЕГАЗОВЫХ ПЛАТФОРМ И МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВАЯ ОХРАНА МОРСКОЙ СРЕДЫ

В зависимости от источника Конвенция 1982 года подразделяет все виды загрязнения морской среды³⁶¹ на пять категорий³⁶². Загрязнение, связанное с нефтегазовыми платформами, подпадает по меньшей мере в две из них:

- Основной источник загрязнения, связанный с эксплуатацией платформ, – осуществление подводных буровых операций – подпадает под категорию **«загрязнения, вызываемого деятельностью на морском дне»**³⁶³.
- Другой вид загрязнения связан с выводом из эксплуатации нефтегазовых платформ. В случае если неиспользуемые установки утилизируются в море, то затопленные платформы сами по себе представляют источник загрязнения («сброс»), и такая деятельность рассматривается в качестве **«загрязнения морской среды, вызываемого захоронением»**³⁶⁴.

В данной главе рассматривается первая категория загрязнения, источник которого «деятельность на морском дне». Аспектам, касающимся загрязнения, связанного с утилизацией нефтегазовых платформ в море, посвящена третья глава. **Цель второй главы** – исследовать комплекс международно-правовых норм, устанавливающих требования к охране морской среды от загрязнения, связанного с эксплуатацией нефтегазовых платформ, определить недостатки применимого регулирования и предложить пути его совершенствования.

³⁶¹ Согласно статье 1(1)(4) Конвенции 1982 года, «загрязнение морской среды» означает «привнесение человеком, прямо или косвенно, веществ или энергии в морскую среду, включая эстуарии, которое приводит или может привести к таким пагубным последствиям, как вред живым ресурсам и жизни в море, опасность для здоровья человека, создание помех для деятельности на море, в том числе для рыболовства и других правомерных видов использования моря, снижение качества используемой морской воды и ухудшение условий отдыха». Данное определение было сформулировано Объединённой группой экспертов по научным аспектам загрязнения моря и впоследствии широко использовалось в ходе разработки международных договоров в области охраны морской среды. United Nations Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection. Report of the First Session. London. (17-21 March 1969) UN Doc. GESAMPI/11 (1969). P. 5, para. 12.

³⁶² Конвенция по морскому праву выделяет «загрязнение из находящихся на суше источников», «загрязнение, вызываемое деятельностью на морском дне», «загрязнение, вызываемое захоронением», «загрязнение с судов», «загрязнение из атмосферы или через неё». Конвенция 1982 года. Ст. 207, 208, 210, 211, 212.

³⁶³ Там же. Ст. 208.

³⁶⁴ Там же. Ст. 210.

Для достижения поставленной цели во второй главе приводится общая информация о воздействии нефтегазовых платформ на морскую среду (§ 1), рассматривается международно-правовое регулирование в области охраны морской среды от загрязнения, связанного с нефтегазовыми платформами (§ 2), проводится анализ аспектов международно-правовой ответственности в случае причинения трансграничного ущерба от такого загрязнения (§ 3). В завершении главы исследуется вопрос о международно-правовых требованиях к применимому режиму гражданской ответственности (§ 4).

1. Воздействие нефтегазовых платформ на морскую среду

В зависимости от причины возникновения загрязнение морской среды, связанное с нефтегазовыми платформами, подразделяют на эксплуатационное (англ. *operational; deliberate pollution*) и аварийное (англ. *accidental pollution*).

Эксплуатационное загрязнение возникает в ходе нормальной работы морских нефтегазовых платформ. К этой категории относится выброс отходов, образующихся в результате буровых операций. В технической литературе выделяют три вида загрязняющих веществ, которые оказывают наибольшее воздействие на морскую среду:

- **Буровой раствор** (англ. *drilling mud*) – многокомпонентная система жидкостей, которая применяется для «промывки» скважины в процессе бурения. Негативное воздействие бурового раствора на морскую среду связано с содержанием в его составе химических реагентов, оказывающих токсическое воздействие³⁶⁵;
- **Буровой шлам** (англ. *drill cuttings*) по большей части состоит из выбуренной породы (80%), органических веществ и отработанного бурового раствора. Загрязняющее свойство бурового шлама связано не только с наличием в его составе реагентов бурового

³⁶⁵ Гусейнов Ч.С., Иванец В.К., Иванец Д.В. Обустройство морских нефтегазовых месторождений. С. 544.

раствора, но и с образованием взвешенных частиц, попадающих в морскую среду³⁶⁶;

- **Пластовые воды** (англ. *produced water*), находящиеся в нефтяных пластах, как правило, являются спутниками морских нефтегазовых месторождений. В зависимости от геологических особенностей, в составе пластовых вод может содержаться нефть, минеральные соли и разного рода химические соединения, оказывающие вредное воздействие на морскую среду³⁶⁷.

Помимо указанных загрязнителей в технической литературе выделяются и другие, менее опасные виды эксплуатационных отходов³⁶⁸. К таковым, как правило, относят:

- Жидкости и вещества, используемые для обслуживания скважин и эксплуатации бурового оборудования;
- Балластные воды, применяемые при эксплуатации нефтегазовых платформ плавучего типа;
- Выхлопные газы, вырабатываемые дизельными установками;
- Продукты сжигания попутных газов;
- Хозяйственно-бытовые сточные воды, бытовой и производственный мусор, и др.

Аварийное загрязнение – результат непредвиденных инцидентов при эксплуатации нефтегазовых платформ. Потенциальным следствием подобных инцидентов являются масштабные нефтяные разливы.

В большинстве случаев неконтролируемые утечки связаны с авариями в процессе бурения разведочных скважин и на этапе непосредственной добычи нефти. Физическая природа такого рода аварий одинакова – непредвиденный выброс жидких и газообразных углеводородов (англ. *blow-out*) происходит по причине превышения критических показателей внутрискважинного давления.

³⁶⁶ Там же. С. 545.

³⁶⁷ Там же. С. 547-548.

³⁶⁸ Там же. С. 548-550; Speight J.G. Handbook of Offshore Oil and Gas Operations. Houston: Gulf Professional Publishing, 2015. P. 274.

В таких условиях становится невозможным изменять интенсивность потока нефти с помощью обычных технологических методов, что приводит к потере контроля над скважиной³⁶⁹. Назовём особенности, которые характеризуют аварийное загрязнение, происходящее вследствие таких инцидентов.

Во-первых, статистика свидетельствует о том, что при относительно редком возникновении аварий, связанных с нефтегазовыми платформами, объёмы нефтяных утечек в разы превышают показатели в случае инцидентов с участием нефтяных танкеров³⁷⁰. Причина этого – несоизмеримо бóльшие объёмы нефти, содержащиеся в шельфовых месторождениях, по сравнению с ограниченными объёмами, которые транспортируются морскими судами.

Во-вторых, риск возникновения аварийных инцидентов, происходящих при освоении месторождений в глубоководных районах, наиболее высок. При осуществлении операций на больших глубинах крайне затруднён доступ к источнику загрязнения, а принятие оперативных мер для устранения причины утечки практически невозможно³⁷¹. Масштаб последствий аварийного загрязнения при проведении глубоководных работ продемонстрировал инцидент с платформой *Deepwater Horizon*, проводившей буровые операции на глубине около 1500 метров³⁷². Данная особенность актуальна, учитывая тенденцию роста объёмов глубоководной добычи.

В-третьих, сценарии аварийного загрязнения невозможно предугадать и предупредить. Практика нефтегазовой промышленности знает случаи, когда утечки нефти происходили вследствие столкновения судов с платформами, в результате инцидентов при отгрузке нефтепродуктов на танкеры, по причине неблагоприятных погодных условий³⁷³. В технической литературе отмечается,

³⁶⁹ Speight J.G. Handbook of Offshore Oil and Gas Operations. P. 274-275.

³⁷⁰ Fingas M. Oil Spills and Response / Springer Handbook of Ocean Engineering / M.R. Dhanak, N.I. Xiros ed. New York: Springer, 2016. P. 1069.

³⁷¹ United Nations Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection. Report and Studies № 70. (15 January 2001) P. 20. URL: <http://unesdoc.unesco.org/images/0012/001229/122986e.pdf> (дата обращения: 24.02.20).

³⁷² Vinnem J.E. Offshore Risk Assessment Vol. 1: Principles, Modelling and Applications of QRA Studies. London: Springer, 2013. P. 165.

³⁷³ Speight J.G. Handbook of Offshore Oil and Gas Operations. P. 275.

что ввиду непредсказуемого характера аварийных инцидентов невозможно полностью исключить вероятность нефтяных утечек³⁷⁴.

В-четвёртых, экосистемы закрытых и полузакрытых акваторий наиболее уязвимы перед загрязнением, связанным с деятельностью на морском дне³⁷⁵. Ограниченная циркуляция воды в таких акваториях обуславливает бóльшую концентрацию загрязняющих веществ в морской воде и береговых зонах, что усложняет ликвидацию последствий нефтяных разливов.

2. Международно-правовая охрана морской среды от загрязнения, связанного с морскими нефтегазовыми платформами

Анализ международно-правовых требований к охране морской среды от загрязнения, связанного с нефтегазовыми платформами, следует рассмотреть, придерживаясь классификации загрязнения на эксплуатационное (§ 2.1) и аварийное (§ 2.2). Такой подход представляется целесообразным, поскольку данная классификация связана с особенностями нефтегазовых платформ как технологических объектов, а также отражает важное, с правовой точки зрения, отличие – причину возникновения загрязнения – один из ключевых аспектов при разрешении вопросов о международно-правовой ответственности за ущерб, причинённый загрязнением.

2.1. Международно-правовые требования к предотвращению, сокращению и сохранению под контролем эксплуатационного загрязнения

В основе международно-правового регулирования в области охраны морской среды от всех видов загрязнения, лежит обязанность государств по «защите и сохранению морской среды»³⁷⁶. Данная обязанность исходит из

³⁷⁴ Ibid. P. 274.

³⁷⁵ Tanaka Y. The International Law of the Sea. Cambridge: Cambridge University Press, 2012. P. 268.

³⁷⁶ В такой формулировке обязательство было закреплено в Конвенции 1982 года. Конвенция 1982 года. Ст. 192. Обязанность по «защите и сохранению морской среды» является обычаем международного права, а в последние годы рассматривается исследователями и международными судебными органами в качестве нормы *erga omnes*. См.: Harrison J. Saving the Oceans Through Law: The International Legal Framework for the Protection of the Marine Environment. Oxford: Oxford University Press, 2017. P. 24; Verlaan P. Marine Scientific Research: Its Potential Contribution to Achieving Responsible High Seas Governance // The 1982 Law of the Sea Convention at

общего принципа права, по которому государство не вправе использовать собственную территорию таким образом, чтобы последствия её использования причиняли бы вред на территории другого государства (лат. *sic utere tuo, ut alienum non laedas*)³⁷⁷. Эксплуатация нефтегазовых платформ осуществляется в целях разведки и разработки ресурсов континентального шельфа в силу суверенных прав прибрежного государства. Следовательно, именно это государство несёт обязанность по охране морской среды от всех видов эксплуатационного загрязнения, возникающих при работе платформы.

Содержание этой обязанности, то есть комплекс мер, которые должно принять государство для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем эксплуатационного загрязнения, согласовывается государствами в различных международно-правовых актах. На настоящий день *не существует специальной универсальной конвенции*, которая устанавливала бы перечень таких мер. Вместо этого целый ряд международно-правовых актов содержит отдельные требования к тем или иным видам эксплуатационного загрязнения.

В последующих параграфах прослеживается развитие данных требований на универсальном (§ 2.1.1) и региональном уровне (§ 2.1.2).

2.1.1. Развитие универсальных международно-правовых требований к мерам защиты морской среды от эксплуатационного загрязнения

Международно-правовые нормы о предотвращении эксплуатационного загрязнения, связанного с осуществлением деятельности на морском дне, впервые появились в тексте Женевских конвенций по морскому праву³⁷⁸. Так,

30: Successes, Challenges and New Agendas / D. Freestone ed., Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2013. P. 137; Tanaka Y. Principles of International Marine Environmental Law // Research Handbook on International Marine Environmental Law / R. Rayfuse ed. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2015. P. 35; Responsibilities and obligations of States with respect to activities in the Area, Advisory Opinion of 1 February 2011, ITLOS Reports 2011, P. 10, Para. 180.

³⁷⁷ Этот принцип закреплён в Стокгольмской декларации 1972 года: «государства [...] несут ответственность за обеспечение того, чтобы деятельность в рамках их юрисдикции или контроля не наносила ущерба окружающей среде других государств или районов за пределами действия национальной юрисдикции». Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment (16 June 1972) UN Doc A/CONF 48/14/Rev. 1. Principle 21.

³⁷⁸ Подписанная, но не вступившая на момент согласования Женевских конвенций 1958 года, Конвенция о предотвращении загрязнения моря нефтью 1954 года не распространялась на операции, проводимые на морском дне. International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil of 12 May 1954. Art. 1(1).

Конвенция о континентальном шельфе 1958 года установила, что «разведка континентального шельфа и разработка его естественных богатств не должны создавать неоправдываемой помехи [...] охране живых ресурсов моря»³⁷⁹, в связи с чем «прибрежное государство обязано принимать [...] надлежащие меры охраны морских ресурсов от вредоносных воздействий»³⁸⁰. Кроме этого, Конвенция об открытом море 1958 года предусмотрела обязанность стран-участников «издавать правила для предупреждения загрязнения морской воды нефтью [...] в результате разработки или разведки поверхности морского дна или его недр, принимая при этом во внимание постановления действующих договоров по данному вопросу»³⁸¹. Таким образом, Женевские конвенции 1958 года установили обязанность общего характера, отставив на усмотрение государств согласование конкретных «надлежащих мер»³⁸². Однако, вплоть до начала третьей Конференции по морскому праву каких-либо требований к содержанию этих мер принято не было.

Как отмечалось выше, согласно Конвенции 1982 года, «загрязнение, вызываемое деятельностью на морском дне» рассматривается в качестве отдельной категории загрязнения моря, которой корреспондируют отдельные требования. Так, по смыслу статьи 208, прибрежные государства обязаны принимать «законы и правила для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды, вызываемого или связанного с деятельностью на морском дне, подпадающей под их юрисдикцию, и [...] установками и сооружениями под их юрисдикцией»³⁸³, «такие законы, правила и меры должны быть не менее эффективными, чем международные нормы, стандарты и рекомендуемые практика и процедуры»³⁸⁴. Конвенция

³⁷⁹ Конвенция о континентальном шельфе от 29 апреля 1958 года. Ст. 5(1).

³⁸⁰ Там же. Ст. 5(7).

³⁸¹ Конвенция об открытом море от 29 апреля 1958 года // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключённых СССР с иностранными государствами. 1967. Выпуск XXII. С. 222-232. Ст. 24.

³⁸² Как указывалось КМП в комментариях к проекту статей будущих Женевских конвенций, «*всё возможное* должно быть сделано для предотвращения вреда от разработки морских недр, сейсмической разведки, связанной с поиском нефти». Report of the International Law Commission covering its Eight Session // 1956 Yearbook of the International Law Commission, Vol. II. P. 299.

³⁸³ Конвенция 1982 года. Ст. 208(1).

³⁸⁴ Там же. Ст. 208(3).

1982 года призывает государства к сотрудничеству в целях разработки таких норм и стандартов³⁸⁵.

Таким образом, режим Конвенции 1982 года предполагает установление целой системы международно-правовых стандартов, целью которых является «предотвращение, сокращение и сохранения под контролем» загрязнения, связанного с деятельностью на морском дне. Данный подход является более эффективным в сравнении с общими формулировками Женевских конвенций. По справедливому замечанию австралийского профессора Х. Эсмаейли, об усовершенствовании модели регулирования свидетельствует не только выделение в Конвенции 1982 года отдельной категории загрязнения в целях разработки специальных стандартов, но и непосредственная «привязка» этого типа загрязнения к определённой категории морских объектов – «установкам и сооружениям»³⁸⁶.

Несмотря на призывы к международному сотрудничеству по разработке специальных стандартов³⁸⁷, до настоящего дня государствами не согласовано всеобъемлющего международного договора, устанавливающего требования, направленные на предотвращение, сокращение и сохранение под контролем различных видов эксплуатационного загрязнения, возникающего в связи с работой морских нефтегазовых платформ.

³⁸⁵ Согласно статье 208(5), «Государства, действуя, в первую очередь, через компетентные международные организации или дипломатическую конференцию, устанавливают глобальные и региональные нормы, стандарты и рекомендуемые практику и процедуры для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды, [вызываемого или связанного с деятельностью на морском дне]».

³⁸⁶ Esmaeili H. *The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law*. P. 152-158; Как отмечалось в первой главе, при согласовании текста Конвенции в данном контексте подразумевались, главным образом, морские нефтегазовые платформы. См.: § 2.3 Главы 1.

³⁸⁷ Помимо положений статьи 208(5) Конвенции 1982 года, необходимость разработки применимых стандартов подчёркивалась в ходе Конференции ООН по окружающей среде и развитию, проходившей в Рио-де-Жанейро в 1992 году. В программе действий по устойчивому развитию – «Повестке дня на 21 век» – Конференция указала на необходимость «на индивидуальной, двусторонней или многосторонней основе и в рамках ИМО и других соответствующих международных организаций [...] следует провести оценку необходимости дополнительных мер по решению проблем деградации морской среды, связанной с деятельностью морских нефтяных и газовых платформ, путём оценки существующих регламентирующих мер в целях рассмотрения вопросов о сбросах, выбросах, безопасности и оценки необходимости в дополнительных мерах». Agenda 21: Programme of Action for Sustainable Development. Rio Declaration on Environment and Development / Conference on Environment and Development. New York: United Nations Department of Public Information, 1992. Para. 17(30)(c).

Между тем необходимо признать, что попытки создания применимых требований, в форме «мягкого права» предпринимались в рамках Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (далее – ЮНЕП). Так, в преддверии третьей Конференции ООН по морскому праву перед ЮНЕП была поставлена задача разработать руководство по комплексу мер, принятие которых необходимо для выполнения государством обязанности по защите и сохранению морской среды³⁸⁸. Результатом работы ЮНЕП стали «Заключения о правовых аспектах, касающихся взаимодействия окружающей среды и проведения морской добычи и бурения в пределах национальной юрисдикции». В 1982 году Заключения были одобрены в форме руководства для практики государств решением Управляющего совета ЮНЕП³⁸⁹, а также резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН³⁹⁰.

Строго говоря, данное руководство может рассматриваться в качестве «общепринятых стандартов» по смыслу статьи 208 Конвенции 1982 года. Однако следует заметить, что его положения носят общий характер, приводя перечень мер, которые так или иначе закреплены в Конвенции 1982 года. В числе таковых значится разрешительный порядок осуществления разведки и разработки морских недр, проведение предварительной оценки воздействия на морскую среду, осуществление наблюдения в ходе исполнения работ и т.д.³⁹¹.

Детальные требования к предотвращению, сокращению и сохранению под контролем *некоторых видов* эксплуатационного загрязнения, содержатся в режимах лишь двух универсальных конвенций.

³⁸⁸ Harrison J. *Saving the Oceans Through Law: The International Legal Framework for the Protection of the Marine Environment*. Oxford: Oxford University Press, 2017. P. 215.

³⁸⁹ UNEP Governing Council Decision 10/14 (VI) (31 May 1982)

³⁹⁰ GA Res. *International Co-operation in the Field of the Environment* (20 December 1982) UN Doc. A/Res/37/217. Para. 6(b).

³⁹¹ Критика общего характера Руководства встречается во многих доктринальных источниках. См.: Vinogradov S.V., Wagner J.P. *International Legal Regime for the Protection of the Marine Environment against Operational Pollution from Offshore Petroleum Activities // Environmental Regulation of Oil and Gas / Z. Gao ed.* London: Kluwer Law International, 1998. P. 113; Churchill R.R., Lowe A.V. *The Law of the Sea*. P. 372; Harrison J. *Saving the Oceans Through Law: The International Legal Framework for the Protection of the Marine Environment*. P. 216.

В приложениях к **МАРПОЛ 73/78**, действие которых распространяется на все типы морских нефтегазовых платформ³⁹², устанавливаются требования к сбросу с платформ допустимых объёмов нефтепродуктов³⁹³, сточных вод³⁹⁴ и бытового мусора³⁹⁵. В то же время нормы МАРПОЛ 73/78 не применяются к «выбросам вредных веществ, происходящих непосредственно в результате разведки, разработки и связанных с ними процессов обработки в море минеральных ресурсов морского дна»³⁹⁶, что означает исключение из сферы регулирования таких загрязнителей как буровой раствор или буровой шлам.

Аналогичное изъятие МАРПОЛ 73/78 устанавливает в части требований к предотвращению загрязнения воздуха, существенно ужесточившихся с 2020 года³⁹⁷. Так, выхлопные газы дизельных установок, происходящие вследствие «разведки, разработки и связанных с ними процессов обработки в море минеральных ресурсов морского дна, [...] освобождаются от соответствия» нормам Правил предотвращения загрязнения воздушной среды с судов³⁹⁸.

Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года (далее – Лондонская конвенция 1972 года) с

³⁹² Положения Конвенции МАРПОЛ 73/78 распространяются как на стационарные, так и на плавучие морские платформы. См.: § 3.1 Главы 1.

³⁹³ Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов от 17 февраля 1973 года и Протокол от 2 октября 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года. Приложение I. Правило 21.

³⁹⁴ Там же. Приложение IV.

³⁹⁵ Требования МАРПОЛ 73/78 запрещают сброс с платформ любого мусора за исключением некоторых видов пищевых отходов. Там же. Приложение V. Правило 5.

³⁹⁶ Там же. Ст. 2(3)(b)(ii).

³⁹⁷ По решению Комитета ИМО по защите морской среды, с 1 января 2020 года существенно повышаются требования к предельному содержанию серы в топливе, используемом на морских судах. Effective Date of Implementation of the Fuel Oil Standard in Regulation 14.1.3 of MARPOL Annex VI (28 October 2016) IMO Doc. MEPC 70/18/Add.1; Подробнее о содержании новых требований ИМО См.: IMO Sulphur 2020 FAQ. URL: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/GHG/Documents/2020%20sulphur%20limit%20FAQ%202019.pdf> (дата обращения: 19.02.20)

³⁹⁸ К таким загрязнениям воздуха относятся, в частности, «выбросы, происходящие при сжигании веществ, которые являются исключительно и непосредственно результатом разведки, разработки и связанных с ними процессов обработки в море минеральных ресурсов морского дна, включая, но не ограничиваясь этим, сжигание углеводородов в факеле и сжигание бурового шлама, буровых растворов и/или жидкостей для воздействия на пласт во время операций по заканчиванию и испытанию скважин, а также сжигание в факеле при высадке труб; выбросы газов и летучих соединений, увлекаемых буровыми растворами и шламом, выбросы, связанные исключительно и непосредственно с обработкой, перегрузкой или хранением минералов морского дна; выбросы из судовых дизельных двигателей, используемых исключительно при разведке, разработке и связанных с ними процессах обработки в море минеральных ресурсов морского дна». Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов от 17 февраля 1973 года и Протокол от 2 октября 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года. Приложение VI. Правило 3.3.

изменениями, внесёнными Протоколом 1996 года, содержит аналогичное исключение в отношении «отходов или других материалов, непосредственно получаемых или возникающих в связи с исследованием, эксплуатацией или связанной с ними переработкой в море минеральных ресурсов морского дна»³⁹⁹. Под действие Протокола 1996 года к Лондонской конвенции 1972 года попадают лишь некоторые категории эксплуатационных отходов (например, некоторые виды строительного мусора) которые, при соблюдении требований, могут считаться допустимыми для сброса с морских платформ⁴⁰⁰.

Таким образом, универсальные договоры, как правило, содержат общие требования к предотвращению, сокращению и сохранению под контролем эксплуатационного загрязнения, связанного с нефтегазовыми платформами. Исключениями являются лишь МАРПОЛ 73/78 и Лондонская конвенция 1972 года. Между тем эти договоры охватывают лишь второстепенные источники эксплуатационного загрязнения, оставляя за рамками регулирования наиболее серьёзные виды загрязнения, которые непосредственно связаны с буровыми операциями.

Представляется, что главная причина этого пробела состоит в отсутствии специализированной международной организации, которая бы располагала компетенцией, необходимой для разработки применимых требований. ИМО не может рассматриваться в качестве таковой, так как охрана морской среды в контексте разведки и разработки ресурсов морского дна не составляет её компетенцию, что объясняет исключение основных видов эксплуатационного загрязнения из сферы действия МАРПОЛ 73/78 и Лондонской конвенции 1972 года – договоров, принятых и развиваемых под эгидой ИМО.

³⁹⁹ Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов от 29 декабря 1972 года // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключённых СССР с иностранными государствами. 1978. Выпуск XXXII. С. 540-548. Ст. 3(1)(с).

⁴⁰⁰ Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter of 7 November 1996 // International Legal Materials. 1997. Vol. 36. P. 1-30, Annex 1.

2.1.2. Международно-правовые требования к защите морской среды региональных акваторий от эксплуатационного загрязнения

Конвенция 1982 года поощряет региональный подход к урегулированию проблемы, связанной с загрязнением, вызываемым деятельностью на морском дне⁴⁰¹. Отсутствие универсальных норм удалось компенсировать посредством регионального сотрудничества. Целый ряд договоров об охране региональных акваторий закрепляет детальные и юридически обязательные требования.

На практике была выработана общая модель применимых стандартов: большинство региональных конвенций устанавливают обязанность стран-участников принимать «возможные меры для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения, возникающего в связи с разведкой и разработкой ресурсов морского дна». В тех или иных формулировках данная обязанность закреплена в конвенциях об охране Балтийского моря⁴⁰², северо-восточной Атлантики⁴⁰³, Средиземного моря⁴⁰⁴, Персидского залива⁴⁰⁵, Красного моря и Аденского залива⁴⁰⁶, Чёрного моря⁴⁰⁷, прибрежных акваторий западной и центральной Африки⁴⁰⁸ и Карибского моря⁴⁰⁹. В развитие этого положения разрабатываются конкретные требования, которые получают обязательную юридическую силу посредством включения их в приложение к региональной конвенции или путём принятия дополнительного протокола к ней. Рассмотрим некоторые примеры регионального регулирования.

⁴⁰¹ «Государства стремятся согласовывать свою политику в этом отношении на подходящем региональном уровне». Конвенция 1982 года. Ст. 208(4).

⁴⁰² Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area of 9 April 1992. Art. 12.

⁴⁰³ Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic of 22 September 1992 // International Legal Materials. 1993. Vol.32. P. 1069-1100. Art. 5.

⁴⁰⁴ Convention for the Protection of the Marine Environment and the Coastal Region of the Mediterranean of 16 February 1976 // United Nations Treaty Series. 1978. Vol. 1102. P. 27-138. Art. 7.

⁴⁰⁵ Kuwait Regional Convention for Cooperation on the Protection of the Marine Environment from Pollution of 24 April 1978 // United Nations Treaty Series. 1979. Vol. 1140. P. 155-165. Art. VII.

⁴⁰⁶ Regional Convention for the Conservation of the Red Sea and Gulf of Aden Environment of 14 February 1982 // UNEP Register of International Treaties and Other Agreements in the Field of the Environment. UN Doc. UNEP/Env.Law/2005/3. 2003. P. 288-291. Art. VII.

⁴⁰⁷ Convention on the Protection of the Black Sea against Pollution of 21 April 1992 // International Legal Materials. 1993. Vol. 32. P. 1101-1133. Art.11(2).

⁴⁰⁸ Convention for Cooperation in the Protection and Development of the Marine and Coastal Environment of the West and Central African Region of 23 March 1981 // International Legal Materials. 1981. Vol. 20. P. 746-761. Art. 8.

⁴⁰⁹ Convention for the Protection of the Marine Environment of the Wider Caribbean Region of 24 March 1983 // International Legal Materials. 1983. Vol. 22. P. 221-245. Art. 8.

Конвенция по защите морской среды Северо-Восточной Атлантики 1992 года (далее – Конвенция ОСПАР 1992 года) – пример наиболее развитой системы региональных международно-правовых стандартов, охватывающей все категории эксплуатационного загрязнения от нефтегазовых платформ. Применимые требования содержатся в Приложении № 3 О предотвращении и ликвидации загрязнения из источников, находящихся в море⁴¹⁰. Действие этих требований распространяется на наиболее широкий перечень загрязнителей: выброс *любых* веществ, происходящих из морских источников, которые могут воздействовать на морскую среду в зоне действия Конвенции ОСПАР 1992 года, должен требовать специального разрешения и осуществляться в установленном порядке⁴¹¹.

В отношении конкретных требований к выбросам веществ, Конвенция ОСПАР 1992 года предусматривает, что при принятии программ и мер для предотвращения загрязнения, страны-участники должны руководствоваться принципом применения «наилучших имеющихся методов» (англ. *Best Available Techniques*), и «наилучшей экологической практики» (англ. *Best Environmental Practice*)⁴¹². Такой «динамический» подход к установлению стандартов, по мнению некоторых зарубежных исследователей, является наиболее прогрессивным⁴¹³. Применение наилучшей экологической практики даёт возможность прибрежному государству повышать стандарты по мере совершенствования технологий предотвращения загрязнения. В то же время, принцип «наилучших имеющихся методов» допускает использование таких технологий, которые являются для операторов наименее затратными, однако отвечают минимальным стандартам «наилучшей экологической практики».

⁴¹⁰ Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic of 22 September 1992 // International Legal Materials. 1993. Vol. 32. Annex III. Будучи составной частью Конвенции, требования, содержащиеся в Приложении, носят обязательный юридический характер, и в их отношении не могут быть заявлены оговорки. Ibid. Art. 14(1), 28.

⁴¹¹ Ibid. Annex III. Art. 4(1).

⁴¹² Ibid. Annex III. Art. 2(1).

⁴¹³ Harrison J. Saving the Oceans Through Law: The International Legal Framework for the Protection of the Marine Environment. Oxford: Oxford University Press, 2017. P. 218.

В развитие требований, содержащихся в Приложении № 3 к Конвенции ОСПАР 1992 года, институциональным органом – Комиссией ОСПАР – был принят комплекс решений и рекомендаций. Ряд актов посвящены конкретным видам эксплуатационного загрязнения, связанного с работой нефтегазовых платформ. Среди них несколько рекомендаций по обращению с пластовыми водами⁴¹⁴ и использованию химических реагентов, содержащихся в буровых растворах⁴¹⁵.

Аналогичная система региональных стандартов разработана в рамках режима **Конвенции по защите морской среды Балтийского моря 1992 года** (далее – Хельсинская конвенция 1992 года). Требования к предотвращению эксплуатационного загрязнения от нефтегазовых платформ закреплены в Приложении № 6 о Предотвращении загрязнения в результате деятельности на шельфе⁴¹⁶. Система применимых требований основывается на принципе применения «наилучших имеющихся методов» и «наилучшей экологической практики»⁴¹⁷. Развитие системы требований входит в функции Комиссии по защите морской среды Балтийского моря (далее – ХЕЛКОМ), которая на сегодняшний день разработала несколько рекомендаций, посвящённых мерам по контролю над отдельными видами эксплуатационного загрязнения⁴¹⁸.

Пример другой модели регулирования, основанной на согласованном участниками протоколе, представляет режим **Кувейтской региональной конвенции о сотрудничестве в защите морской среды от загрязнения 1978**

⁴¹⁴ OSPAR Recommendation 2001/1 for the Management of Produced Water from Offshore Installations (2001), (amended by OSPAR Recommendation 2006/4 and 2011/8); OSPAR Recommendation 2012/5 for a risk-based approach to the management of produced water discharges from offshore installations (2012); OSPAR Guidelines 2012/7 in support of Recommendation 2012/5 (2012).

⁴¹⁵ OSPAR Decision 2000/2 on a Harmonised Mandatory Control System for the Use and Reduction of the Discharge of Offshore Chemicals (2000) amended by Decision 2005/1; OSPAR Decision 2000/3 on the Use of Organic-Phase Drilling Fluids and the Discharge of OPF-Contaminated Cuttings (2000); OSPAR Recommendation 2005/2 on Environmental Goals for the Discharge by the Offshore Industry of Chemicals that Are, or Contain Added Substances, listed in the OSPAR 2004 List of Chemicals for Priority Action (2005); OSPAR Recommendation 2006/3 on Environmental Goals for the Discharge by the Offshore Industry of Chemicals that Are, or which Contain Substances Identified as Candidates for Substitution (2006); OSPAR Recommendation 2010/4 on a Harmonised Pre-Screening Scheme for Offshore Chemicals (2010).

⁴¹⁶ Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area of 9 April 1992. Annex VI.

⁴¹⁷ Ibid. Annex VI. Regulation 2.

⁴¹⁸ Restriction of Discharges and Monitoring for Exploration and Exploitation of the Sea-Bed and Its Subsoil (12 March 1997) HELCOM Recommendation 18/2; Measures in order to Combat Pollution from Offshore Units (24 March 1998). HELCOM Recommendation 19/17.

года (далее – Кувейтская конвенция 1978 года). В 1989 году страны-участники впервые в мировой практике приняли Протокол, касающийся загрязнения моря в результате разведки и разработки континентального шельфа (далее – Кувейтский протокол 1989 года)⁴¹⁹. Сфера его действия определена таким образом, что под его требования подпадают все категории эксплуатационного загрязнения, связанного с нефтегазовыми платформами⁴²⁰.

Кувейтский протокол 1989 года раскрывает содержание обязанности участников по предотвращению, уменьшению и контролю загрязнения от морских операций. Данная обязанность подразумевает проведение оценки воздействия на окружающую среду⁴²¹, обеспечение принципа использования «наилучших имеющихся методов» в целях предотвращения загрязнения⁴²². Кувейтский протокол 1989 года требует обеспечить применение операторами такого оборудования для предотвращения загрязнения, которое соответствует «передовой практике в области нефтедобычи»⁴²³. Данное требование может рассматриваться как принцип «наилучшей экологической практики».

Помимо норм о предотвращении загрязнения, Протокол устанавливает требования в отношении некоторых видов эксплуатационного загрязнения, связанного, в частности, с попаданием в море нефтепродуктов⁴²⁴, бурового шлама⁴²⁵, бытового мусора⁴²⁶ и сточных вод⁴²⁷. В 1990 году Региональная организация по защите морской среды (институциональный орган Кувейтской конвенции 1978 года) разработала и приняла Руководство по использованию и хранению химических реагентов, применяемых при проведении морских

⁴¹⁹ Protocol concerning Marine Pollution resulting from Exploration and Exploitation of the Continental Shelf of 29 March 1989 // United Nations Treaty Series. 1990. Vol. 2065. P. 91-101.

⁴²⁰ Ibid. Art. I (13).

⁴²¹ Ibid. Art. III, IV.

⁴²² Protocol concerning Marine Pollution resulting from Exploration and Exploitation of the Continental Shelf of 29 March 1989. Art. II.

⁴²³ Ibid. Art. VII (1).

⁴²⁴ Ibid. Art. IX.

⁴²⁵ Ibid.; В отношении выбросов бурового шлама было разработано специальное Руководство. Mohammadi H. Oil Pollution in the ROPME Sea Area – Prevention, Abatement, Combating // Oil Pollution and its Environmental Impact in the Arabian Gulf Region / M. Al-Azab, W. El-Shorbagy, S. Al-Ghais eds. Amsterdam: Elsevier, 2005. P. 213.

⁴²⁶ Protocol concerning Marine Pollution resulting from Exploration and Exploitation of the Continental Shelf of 29 March 1989. Art. X.

⁴²⁷ Ibid.

операций, которое содержит нормы по сокращению эксплуатационного загрязнения от реагентов в составе буровых растворов⁴²⁸.

По модели согласования дополнительного протокола развивался режим **Конвенции по защите Средиземного моря от загрязнения 1976 года** (далее – Барселонская конвенция 1976 года). В 1994 году был разработан Протокол о защите Средиземного моря от загрязнения, возникающего в результате разведки и разработки континентального шельфа, морского дна и его недр (далее – Протокол к Барселонской конвенции 1994 года)⁴²⁹. Нормы протокола во многом повторяют положения Кувейтского протокола 1989 года – в нём также предполагается проведение предварительной оценки воздействия на окружающую среду⁴³⁰, содержатся требования к осуществлению контроля за эксплуатационным загрязнением нефтепродуктами⁴³¹, сточными водами⁴³² и бытовым мусором⁴³³.

Главный недостаток Протокола к Барселонской конвенции 1994 года – ограниченное географическое применение. Будучи подписанным в 1994 году, протокол вступил в силу в 2011 году, и на сегодняшний день ратифицирован только в семи государствах-участниках конвенции⁴³⁴. Данное обстоятельство снижает эффективность требований, а также свидетельствует о проблемах их согласования даже в пределах общего географического региона⁴³⁵.

⁴²⁸ Guidelines on the Use and Storage of Chemicals in Offshore Operations (21 February 1990). URL: http://memac-rsa.org/assets/fileManager/2_GUDELINES_ON_THE_USE_AND_STORAGE_OF_CHEMICALS_IN_OFFSHORE_OPERATIONS_21.pdf (дата обращения: 24.02.20).

⁴²⁹ Protocol for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution Resulting from Exploration and Exploitation of the Continental Shelf and the Seabed and Its Subsoil (14 October 1994) URL: https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/2961/94ig4_4_protocol_eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y (дата обращения: 13.04.19).

⁴³⁰ Ibid. Art. 4(2); В Приложении № 4 Протокола к Барселонской конвенции 1994 года содержатся требования к проведению предварительной оценки воздействия на окружающую среду.

⁴³¹ Ibid. Art. 10.

⁴³² Ibid. Art. 11.

⁴³³ Ibid. Art. 12.

⁴³⁴ Участниками протокола являются Греция, Испания, Франция, Италия, Кипр, Мальта и Словения. В 2012 году о присоединении к Протоколу объявил ЕС. EU Council decision on the accession of the European Union to the Protocol for the Protection of the Mediterranean Sea against pollution resulting from exploration and exploitation of the continental shelf and the seabed and its subsoil. 17 December 2012. 2013/5/EU, Art. 1.

⁴³⁵ Проблема согласования природоохранных стандартов, применимых в пределах акватории Средиземного моря, уже много лет отмечается в зарубежной доктрине. См.: Gavouneli M. Pollution from Offshore Installations. London: Graham & Trotman, 1995. P. 43-44.

Помимо юридически обязательных положений на региональном уровне государствами устанавливаются рекомендательные стандарты. Пример таких стандартов – **Руководящие принципы нефте- и газодобычи в Арктических морях 2009 года**⁴³⁶, составленные под эгидой Арктического совета. Документ содержит общие принципы охраны морской среды Арктики от загрязнения, возникающего в связи с осуществлением буровых операций в целях разведки и разработки нефтегазовых месторождений, охватывая таким образом все типы эксплуатационного загрязнения, связанные с морскими нефтегазовыми платформами⁴³⁷. Следуя подходу Конвенции ОСПАР 1992 года, Руководящие принципы указывают на важность применения «наилучших имеющихся методов» и «наилучшей экологической практики» для предотвращения загрязнения⁴³⁸.

Обобщая рассмотрение региональных требований, можно заключить, что выработанные модели регулирования показали себя эффективнее, чем попытки создания универсального комплекса стандартов. При таком подходе не только учитываются особенности нефтедобычи в конкретных акваториях, но и достигается юридическая обязательность стандартов.

Важно отметить, что описанные модели регулирования установлены не во всех региональных конвенциях. Аналогичных стандартов не существует для многих акваторий морской нефтегазовой добычи, среди которых Чёрное море, прибрежные акватории западной и восточной Африки, Карибского региона, юго-восточной Азии и латинской Америки. Между тем отсутствие специальных норм не означает полную свободу прибрежных государств при определении уровня требований, предъявляемых к деятельности по освоению месторождений. Представляется, что сложившаяся практика позволяет говорить о формировании «общепринятых международных стандартов» по

⁴³⁶ Arctic Offshore Oil and Gas Guidelines of 29 April 2009. URL: <http://hdl.handle.net/11374/63> (дата обращения: 24.02.20)

⁴³⁷ Ibid. P. 31-36.

⁴³⁸ Ibid. Примечательно, что содержание принципов «наилучших имеющихся методов» и «наилучших экологических практик» в Руководящих принципах нефте- и газодобычи в Арктических морях 2009 года аналогично тем, что используются в конвенции ОСПАР, в связи с чем в тексте документа содержится прямая отсылка к требованиям данного режима. Ibid. Annex B.

смыслу статьи 208(3) Конвенции 1982 года. К таковым можно отнести принцип применения «наилучших имеющихся методов» и «наилучшей экологической практики», предусмотренный в региональных международно-правовых актах, и успешно применяемый рядом государств⁴³⁹.

В целях конкретизации данных положений и придания им обязательной юридической силы необходима разработка глобальной системы применимых международно-правовых требований. В этой связи предлагается разработать специальное *«Руководство о предотвращении, сокращении и сохранении под контролем эксплуатационного загрязнения, возникающего в связи с разведкой и разработкой ресурсов морского дна»*. Предлагаемое руководство может быть подготовлено ЮНЕП при участии государств-участников Лондонской конвенции 1972 года, а также ИМО – организации, под эгидой которой были приняты применимые в рассматриваемом контексте нормы МАРПОЛ 73/78.

Названное руководство может быть составлено на основе «Заключений о правовых аспектах, касающихся взаимодействия окружающей среды и проведения морской добычи и бурения в пределах национальной юрисдикции», разработанных ЮНЕП в 1982 году. Положения заключений следует расширить для того, чтобы охватить все виды эксплуатационного загрязнения (как основные, так и второстепенные), а также конкретизировать с учётом сложившейся практики. Так, в руководстве должен получить закрепление принцип применения «наилучших имеющихся методов» и «наилучшей экологической практики».

Согласование руководства по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем эксплуатационного загрязнения – только первый шаг в создании системы международно-правового регулирования. Предлагаемое руководство могло бы стать типовой моделью для протоколов

⁴³⁹ В споре Ганы и Кот-д'Ивуара о делимитации морской границы в Атлантическом океане, который рассматривался в Международном трибунале ООН по морскому праву, необходимость применения «наилучших имеющихся методов» и «наилучшей экологической практики» в ходе деятельности, осуществляемой на морском дне, заявлялась в меморандуме истца в качестве «общепринятого стандарта» по смыслу статьи 208 Конвенции 1982 года. *Dispute Concerning Delimitation of the Maritime Boundary between Ghana and Côte d'Ivoire in the Atlantic Ocean (Ghana v. Côte d'Ivoire)* Written Statement of Ghana on the Request for Provisional Measures of 23 March 2015, para. 83.

и приложений к региональным конвенциям, образцом для актов региональных институциональных органов. Ключевую роль в утверждении юридически обязательных международно-правовых требований должно сыграть именно региональное сотрудничество⁴⁴⁰. Представляется, что такой подход является оптимальным, поскольку в известной мере упрощает достижение консенсуса государств об уровне предъявляемых требований и даёт возможность дифференцировать нормы по контролю и сокращению отдельных видов эксплуатационного загрязнения зависимости от природных особенностей конкретной акватории. В этой связи сегодня целесообразно инициировать процедуру разработки применимых юридически обязательных норм в рамках институциональных органов соответствующих региональных форумов. Так, для Российской Федерации актуальны по меньшей мере три географических направления сотрудничества.

Во-первых, развитие применимых требований – актуальная инициатива для всех государств Арктического совета. Требования к предотвращению, сокращению и сохранению под контролем эксплуатационного загрязнения от нефтегазовых установок в арктических акваториях должны основываться на существующих Руководящих принципах нефте- и газодобычи в Арктических морях 2009 года. Важно уточнить данные принципы, согласовав конкретные стандарты сокращения и контроля за всеми категориями эксплуатационного загрязнения. Стандарты должны обладать обязательной юридической силой и могут быть утверждены в формате специального соглашения⁴⁴¹.

Во-вторых, перспективы нефтегазовой промышленности в Каспийском море делают актуальным согласование норм о предотвращении, сокращении и сохранении под контролем эксплуатационного загрязнения от нефтегазовых

⁴⁴⁰ Такая модель международно-правового регулирования хорошо укладывается в концепцию экосистемного управления, получившую широкое освещение в отечественных исследованиях. См.: Копылов М. Н., Нгуен К. Т. Современные подходы к экосистемному управлению // Евразийский юридический журнал. 2012. № 4. С. 83.

⁴⁴¹ Плодотворное сотрудничество участников Арктического совета в области предотвращения и ликвидации аварийного загрязнения (См.: § 2.2. настоящей главы) обосновывает перспективность данного предложения. О результатах работы Арктического совета по этому направлению См.: Шинкарецкая Г.Г. Роль международных организаций в формировании и поддержании правопорядка в Северном Ледовитом океане // Московский журнал международного права. 2017. № 2. С. 121.

установок для всех прикаспийских стран. Применимые требования могут быть закреплены в рамках специального протокола к Рамочной Конвенции по защите морской среды Каспийского моря 2003 года. Учитывая готовность прикаспийских государств к сотрудничеству, подтвердившуюся в 2018 году успехом в разрешении вопроса о правовом статусе акватории⁴⁴², согласование применимых требований представляется разрешимой задачей ближайшего будущего.

В-третьих, перспективы освоения нефтегазовых месторождений Чёрного моря делают актуальной повестку о согласовании норм о предотвращении, сокращении и сохранении под контролем эксплуатационного загрязнения для Черноморской Комиссии – межправительственного органа по выполнению Конвенции по защите Чёрного моря от загрязнения 1992 года. Предлагаемый комплекс требований может быть утверждён в формате дополнительного протокола к названной конвенции.

2.2. Международные требования к предотвращению и ликвидации последствий аварийного загрязнения

Природа аварийного загрязнения, возникающая в связи с деятельностью по освоению морских углеводородных месторождений, подразумевает, что к нему не могут применяться те методы регулирования, которые используются в отношении эксплуатационного загрязнения, так как аварийное загрязнение невозможно полностью запретить, или регулировать, устанавливая нормы по сокращению его объёмов и т.д.

Всё, что можно предпринять в отношении аварийного загрязнения – это меры по его предотвращению и оперативной ликвидации его последствий. Согласно Конвенции 1982 года, осуществление данных мер – составляющая

⁴⁴² Конвенция о правовом статусе Каспийского моря от 12 августа 2018 года [Электронный ресурс] // официальный интернет-портал правовой информации [сайт]. – режим доступа: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102473167&intelsearch=21.06.2018%2B%25B9%2B714%2B>; О перспективах и проблемах сотрудничества прикаспийских государств См.: Шинкарецкая Г.Г. Правовые проблемы охраны окружающей среды Каспийского моря // Международное право и международные организации / International Law and International Organizations, 2019. № 1. С. 10-19.

часть обязанности государств по защите и сохранению морской среды⁴⁴³. Рассмотрим содержание международных требований по предотвращению и ликвидации аварийного загрязнения применительно к морским нефтегазовым платформам.

Международно-правовые требования к предотвращению аварийного загрязнения. Наиболее очевидным способом сокращения риска аварийности на нефтегазовых платформах является установление технических требований к постройке и эксплуатации таких объектов, а также осуществление контроля за их соблюдением. Обязанность государств по установлению таких норм предусмотрена в Конвенции 1982 года⁴⁴⁴. Однако, до настоящего момента на универсальном уровне не было согласовано международно-правовых актов, содержащих *юридически обязательные* требования⁴⁴⁵.

Универсальные стандарты рекомендательного характера содержатся лишь в разработанном ИМО **Кодексе постройки и оборудования плавучих буровых установок** (англ. *Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units (MODU Code)*)⁴⁴⁶. Кодекс содержит сугубо технические стандарты постройки плавучих буровых платформ, начиная от требований к материалам, из которых сооружаются данные установки, заканчивая нормами организации пожарной безопасности на борту. Стандарты Кодекса широко признаны в мире, а его содержание периодически обновляется (действующая редакция стандартов опубликована ИМО в 2009 году).

⁴⁴³ Согласно Конвенции 1982 года: «Государства принимают [...] меры, направленные на уменьшение в максимально возможной степени [...] загрязнения от установок и устройств, используемых при разведке и разработке природных ресурсов морского дна и его недр, в частности **меры по предотвращению аварий и ликвидации чрезвычайных ситуаций**». Конвенция от 10 декабря 1982 года. Ст. 194 (3)(с).

⁴⁴⁴ Страны-участники Конвенции 1982 года должны принимать меры «по регламентации проектирования, конструкции, оборудования, комплектования персонала и эксплуатации установок или устройств». Там же. Ст. 194 (3)(с).

⁴⁴⁵ Отсутствие юридически обязательных стандартов на универсальном уровне критикуется во многих зарубежных исследованиях. Churchill R.R., Lowe A.V. *The Law of the Sea*. P. 374; McDorman T.L. *The Continental Shelf // The Oxford Handbook of the Law of the Sea / D.R. Rothwell, A.G. Oude Elferink, K.N. Scott, T. Stephens*. New York: Oxford University Press, 2015. P. 188; Vinogradov S. *The Impact of the Deepwater Horizon: The Evolving International Legal Regime for Offshore Accidental Pollution Prevention, Preparedness, and Response // Ocean Development & International Law*. 2013. № 4. P. 341.

⁴⁴⁶ Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units (2009 MODU Code) (2 December 2009) IMO Doc. A 26/Res.1023.

Между тем сфера действия Кодекса имеет ограничения. Во-первых, за пределами его стандартов остаётся сооружение стационарных платформ⁴⁴⁷. Во-вторых, Кодекс не предусматривает требований к проведению буровых операций и требований к процедурам контроля за скважинами. Из последнего следует, что технические требования к буровому оборудованию и буровым операциям, осуществляемых с плавучих платформ, остаются на усмотрение прибрежных государств. Ввиду названных ограничений, Кодекс постройки и оборудования плавучих буровых установок решает проблему предотвращения аварийного загрязнения лишь частично.

Юридически обязательные положения, направленные на предотвращение аварийного загрязнения, устанавливаются только в режимах региональных конвенций. В качестве примера можно привести **Протокол к Барселонской конвенции 1994 года** и **Кувейтский протокол 1989 года**. Положения обоих протоколов предполагают, что страны-участники вправе выдавать разрешение на осуществление деятельности на морском дне только после подтверждения того, что используемая оператором установка «построена в соответствии с [принятыми] международными стандартами и практикой, а оператор обладает необходимой технической компетенцией и финансовыми возможностями для осуществления такой деятельности»⁴⁴⁸.

Катастрофа, произошедшая в 2010 году на платформе *Deepwater Horizon*, стала поводом к обсуждению мер, которые принимаются для предотвращения аварийных разливов нефти государствами-участниками режима Конвенции ОСПАР 1992 года. Особое внимание было уделено вопросу о безопасности глубоководного бурения и необходимости разработки специальных требований к буровым работам, проводимым в неблагоприятных природных

⁴⁴⁷ Ввиду того, что компетенция ИМО распространяется только на морские суда, статусом которых обладают плавучие платформы в режиме осуществления навигации, стандарты Кодекса не могли разрабатываться организацией применительно к стационарным платформам.

⁴⁴⁸ Protocol for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution Resulting from Exploration and Exploitation of the Continental Shelf and the Seabed and Its Subsoil (14 October 1994) Para. 4(1). Art. 15, Annex VI; Аналогичные положения содержатся в Кувейтском протоколе 1989 года. Protocol concerning Marine Pollution resulting from Exploration and Exploitation of the Continental Shelf of 29 March 1989. Art. VI, VII.

условиях⁴⁴⁹. По результатам обсуждений Комиссия OSPAR приняла Рекомендации о предотвращении значительного нефтяного загрязнения, возникающего в результате морских буровых операций, которые указывают на необходимость пересмотра национальных требований, предъявляемых к проведению буровых работ в «экстремальных условиях», а также ужесточения требований к процедурам выдачи разрешений на их проведение⁴⁵⁰.

Катастрофа 2010 года выступила поводом для разработки единообразных требований к предотвращению подобных инцидентов в странах Европейского союза⁴⁵¹. В этой связи была принята **Директива ЕС о безопасности морских нефтегазовых операций 2013 года**, которая устанавливает «минимальные требования для предотвращения крупных аварий при проведении морских нефтегазовых операций и ограничение последствий таких инцидентов»⁴⁵².

Директива предусматривает установление странами ЕС обязательных условий для выдачи лицензий на проведение морских нефтегазовых операций, касающихся технической и финансовой возможности оператора обеспечивать предотвращение аварийного нефтяного загрязнения⁴⁵³. В этой связи директива устанавливает требования, которые должны предъявляться к оборудованию, обеспечивающему безопасность нефтегазовых операций⁴⁵⁴. В целях контроля за соблюдением этих требований страны ЕС должны назначать национальные органы, уполномоченные на осуществление необходимых надзорных мер⁴⁵⁵.

Примечательно, что действие директивы распространяется, в некотором смысле, за географические пределы ЕС. Во-первых, согласно её положениям, страны ЕС должны требовать у операторов, зарегистрированных на своей

⁴⁴⁹ Harrison J. *Saving the Oceans Through Law: The International Legal Framework for the Protection of the Marine Environment*. Oxford: Oxford University Press, 2017. P. 219.

⁴⁵⁰ OSPAR Recommendation 2010/18 on the Prevention of Significant Acute Oil Pollution from Offshore Drilling Activities. OSPAR 10/23/1-E, Annex 46. Para. 1-3.

⁴⁵¹ Pereira R. *Pollution from seabed Activities // The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume III: Marine Environmental Law and International Maritime Security Law / D. Attard, M. Fitzmaurice, N. Martinez, R. Hamza eds.* Oxford: Oxford University Press, 2016. P. 126.

⁴⁵² Directive 2013/30/EU of the European Parliament and of the Council of 12 June 2013 on safety of offshore oil and gas operations and amending Directive 2004/35/EC // OJ L 178. 28.06.2013. Art. 1. Таким образом, положения директивы касаются именно аварийного, а не эксплуатационного загрязнения.

⁴⁵³ Ibid. Art. 4.

⁴⁵⁴ Ibid. Annex VII.

⁴⁵⁵ Ibid. Art. 8, 9.

территории и осуществляющих нефтегазовые операции за пределами союза, «сообщать об обстоятельствах любой крупной аварии, к которой они были причастны»⁴⁵⁶. Во-вторых, директива применима к государствам-участникам Европейского экономического пространства, в которое помимо стран ЕС входит Норвегия – ведущее государство в области морской нефтегазовой добычи в регионе⁴⁵⁷. К 2018 году положения директивы имплементированы в законодательства всех стран ЕС⁴⁵⁸. Следует признать, что Директива ЕС о безопасности морских нефтегазовых операций 2013 года на сегодняшний день представляет самый разработанный комплекс требований к предотвращению аварийного загрязнения и может использоваться в качестве типовой модели регулирования для других региональных режимов.

Обобщая анализ международно-правового регулирования, касающегося предотвращения аварийного загрязнения, можно заключить, что применимые положения, обладающие обязательной юридической силой, существуют лишь на уровне режимов региональных конвенций. При этом только некоторые из них содержат *конкретные* требования к мерам предотвращения аварийного загрязнения.

Можно назвать несколько причин сложившегося положения. Во-первых, на универсальном уровне нет международной организации, в компетенцию которой входит разработка технических стандартов проведения подводного бурения. Во-вторых, практика последнего десятилетия свидетельствует о том, что поводом для согласования требований к предотвращению аварийного загрязнения служат лишь катастрофические последствия очередной нефтяной

⁴⁵⁶ Directive 2013/30/EU of the European Parliament and of the Council of 12 June 2013 on safety of offshore oil and gas operations and amending Directive 2004/35/EC // OJ L 178. 28.06.2013. Art. 20(1).

⁴⁵⁷ Между тем норвежское правительство не признаёт применимость Директивы ЕС о безопасности морских нефтегазовых операций 2013 года, аргументируя это тем, что требования директивы выходят за рамки соглашения о Европейском экономическом пространстве. См.: Łuszczuk M., Justus D., Thomas J., Klok C., Gerber F. Developing Oil and Gas Resources in Arctic Waters // The Changing Arctic and the European Union: A Book Based on the Report “Strategic Assessment of Development of the Arctic: Assessment Conducted for the European Union” / A. Stepien, T. Koivurova, P. Kankaanpää eds. Leiden: BRILL, 2015. P. 157.

⁴⁵⁸ National transposition measures communicated by the Member States concerning Directive 2013/30/EU of the European Parliament and of the Council of 12 June 2013 on safety of offshore oil and gas operations and amending Directive 2004/35/EC. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/NIM/?uri=celex:32013L0030> (дата обращения: 24.02.20).

утечки, в остальное время аспекты предотвращения аварийного загрязнения не составляют повестки международного сотрудничества.

Международно-правовое регулирование, касающееся ликвидации последствий аварийного загрязнения. В отличие положений, направленных на предотвращение аварийного загрязнения, юридически обязательные нормы регулирующие ликвидацию аварийного загрязнения, связанного с морскими нефтегазовыми платформами, содержатся в статьях универсального договора – **Конвенции по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью 1990 года**⁴⁵⁹. Выделим ключевые элементы установленного режима.

- Основа режима – учреждаемые прибрежными государствами *«национальные и региональные системы обеспечения готовности и реагирования»*. Это подразумевает обязанность государств по:
 - созданию органов, в функции которых входит обеспечение готовности и реагирование на аварийное загрязнение;
 - организации пунктов связи, отвечающих за передачу сведений об инцидентах;
 - составлению *«национального плана чрезвычайных мер по обеспечению готовности и реагированию»*⁴⁶⁰;
- Прибрежные государства обязаны требовать, чтобы операторы нефтегазовых платформ имели *«планы чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью»*, согласованные с национальной системой обеспечения готовности и реагирования⁴⁶¹;
- Конвенция устанавливает *порядок оповещения* о загрязнении, а также *порядок действий прибрежного государства* по получении такого сообщения⁴⁶²;

⁴⁵⁹ Как отмечалось в § 3.4 Главы 1, положения конвенции распространяются на все возможные виды аварийного загрязнения, связанного с плавучими и стационарными типами морских нефтегазовых платформ. Международная Конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству от 30 ноября 1990 года. Ст. 2(4).

⁴⁶⁰ Там же. Ст. 6(1).

⁴⁶¹ Там же. Ст. 3(2).

⁴⁶² Там же. Ст. 4, 5.

- Конвенция поощряет межгосударственное сотрудничество в борьбе с загрязнением. Помимо оказания непосредственной помощи в проведении ликвидационных мероприятий, участники должны обмениваться результатами исследований и разработок в области реагирования на аварийные инциденты и поддерживать техническое сотрудничество в этой области⁴⁶³.

По единогласному признанию исследователей, Конвенция 1990 года – эффективный инструмент, в достаточной мере обеспечивающий ликвидацию последствий аварий на морских нефтегазовых платформах⁴⁶⁴. О признании её положений свидетельствует не только участие в ней почти всех прибрежных государств мира, но и развитие её требований в региональных режимах Хельсинской⁴⁶⁵, Кувейтской⁴⁶⁶, Барселонской⁴⁶⁷, а также Рамочной Конвенции по защите морской среды Каспийского моря 2003 года⁴⁶⁸.

Модель Конвенции по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью 1990 года развивается в положениях **Директивы ЕС о безопасности морских нефтегазовых операций 2013 года**⁴⁶⁹. Повышая уровень требований конвенции, директива предусматривает составление государствами-членами «внешнего плана чрезвычайного реагирования»⁴⁷⁰ и составление оператором

⁴⁶³ Там же. Ст. 8-12.

⁴⁶⁴ Esmaeili H. The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law. P. 157; Harrison J. Saving the Oceans Through Law: The International Legal Framework for the Protection of the Marine Environment. Oxford: Oxford University Press, 2017. P. 216.

⁴⁶⁵ Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area of 9 April 1992. Annex VI. Regulation 6-7.

⁴⁶⁶ Protocol concerning Marine Pollution resulting from Exploration and Exploitation of the Continental Shelf of 29 March 1989. Art. VIII.

⁴⁶⁷ Protocol for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution Resulting from Exploration and Exploitation of the Continental Shelf and the Seabed and Its Subsoil (14 October 1994) Art. 16, 17, Annex VII. URL: https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/2961/94ig4_4_protocol_eng.pdf?sequence=1&isAlloved=y (дата обращения: 24.02.20).

⁴⁶⁸ Протокол о региональной готовности, реагировании и сотрудничестве в случае инцидентов, вызывающих загрязнение нефтью, к Рамочной конвенции по защите морской среды Каспийского моря от 12 августа 2011 года // Бюллетень международных договоров. 2016. № 11. С. 15-25; См. также: Соглашение о сотрудничестве в сфере предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций в Каспийском море от 29 сентября 2014 // Бюллетень международных договоров. 2018. № 10. С. 3-11.

⁴⁶⁹ Directive 2013/30/EU of the European Parliament and of the Council of 12 June 2013 on safety of offshore oil and gas operations and amending Directive 2004/35/EC // OJ L 178. 28.06.2013. Chapter III, Chapter VI-VIII.

⁴⁷⁰ Ibid. Art. 29.

«внутреннего плана чрезвычайного реагирования», который является одним из условий получения лицензии⁴⁷¹.

Положения конвенции по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 года были положены в основу для **Соглашения о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования на загрязнение моря нефтью в Арктике 2013 года**, принятого государствами-участниками Арктического совета. Соглашение содержит особые требования, повышающие оперативность и эффективность мер реагирования в случае нефтяного загрязнения в условиях арктического региона⁴⁷². По сравнению с нормами Конвенции 1990 года, Соглашение содержит детальные требования, касающиеся порядка деятельности национальных органов, ответственных за обеспечение готовности к реагированию на нефтяное загрязнение, требования к организации мониторинга, обеспечению технических средств, необходимых для ликвидации нефтяных разливов⁴⁷³.

Частью соглашения является Практическое руководство, направленное на организацию сотрудничества арктических государств в «целях обеспечения готовности на случай загрязнения нефтью морской среды»⁴⁷⁴. Функция по развитию стандартов ликвидации нефтяных разливов в Арктике возложена на Рабочую группу по предупреждению, готовности и ликвидации чрезвычайных ситуаций. К числу последних актов, составленных рабочей группой, относится дополненная редакция Практического руководства 2017 года и Руководство

⁴⁷¹ Ibid. Art. 11(1)(g).

⁴⁷² Об аспектах российского участия в Соглашении о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования на загрязнение моря нефтью в Арктике 2013 года См.: Копылов М.Н., Копылов С.М. Экологически безопасная Арктика – гарантия устойчивого развития коренных народов севера и всего человечества // Арктика: история и современность: Труды международной научной конференции. 20–21 апреля 2016 г. Санкт-Петербург / под ред. С.В. Кулика. М.: Издательский Дом «Наука», 2014. С. 300-301.

⁴⁷³ Соглашение о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования на загрязнение моря нефтью в Арктике от 15 мая 2013 года // Бюллетень международных договоров. 2016. № 7. Ст. 5, 7, 9.

⁴⁷⁴ Практическое руководство детально излагает «процедуры уведомления и запроса помощи, осуществления управления и контроля при проведении операций по ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, проведения совместной подготовки и учений, решения административных вопросов и других рекомендованных мер, направленных на содействие осуществлению совместных шагов по эффективной борьбе с последствиями загрязнения нефтью». Там же. Дополнение IV. Практическое руководство. Преамбула.

по реагированию на разливы нефти в условиях ледового и снежного покрова 2015 года⁴⁷⁵.

Сотрудничество государств по предотвращению и ликвидации нефтяных разливов осуществляется в формате **двусторонних межправительственных соглашений**, обеспечивающих скоординированные действия государств при наступлении чрезвычайной ситуации⁴⁷⁶. Среди соглашений, стороной которых выступает Россия, Соглашение между Правительством РФ и Правительством Норвегии о сотрудничестве в борьбе с загрязнением нефтью в Баренцевом море 1994 года⁴⁷⁷, Соглашение Правительства СССР и Правительства США о сотрудничестве в борьбе с загрязнением в Беринговом и Чукотском морях в чрезвычайных ситуациях 1989 года⁴⁷⁸, а также Соглашение Правительства СССР и Правительства Финляндии о сотрудничестве в борьбе с загрязнением Балтийского моря нефтью и другими вредными веществами в чрезвычайных ситуациях 1989 года⁴⁷⁹.

Учитывая столь развитый комплекс международно-правовых положений, принятых на всех уровнях сотрудничества, можно с уверенностью заключить, что сложился общепринятый порядок действий при ликвидации аварийного загрязнения, возникающего вследствие чрезвычайных инцидентов на морских нефтегазовых платформах. Однако даже самая оперативная и эффективная организация мероприятий по ликвидации последствий нефтяных разливов может лишь минимизировать, но не исключить нанесение вреда окружающей

⁴⁷⁵ Guide to Oil Spill Response in Snow and Ice Conditions (24 April 2015) URL: <https://oearchive.arctic-council.org/handle/11374/403> (дата обращения: 24.02.20).

⁴⁷⁶ Agreement between the Government of Canada and the Government of the Kingdom of Denmark for Cooperation Relating to the Marine Environment of 26 August 1983 // United Nations Treaty Series. 1984. Vol.1349. P. 122-139; Canadian Coast Guard-United States Coast Guard Joint Marine Pollution Contingency Plan (3 August 2017) URL: <https://waves-vagues.dfo-mpo.gc.ca/Library/40616733.pdf> (дата обращения: 24.02.20).

⁴⁷⁷ Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Королевства Норвегия о сотрудничестве в борьбе с загрязнением нефтью в Баренцевом море от 28 апреля 1994 года [Электронный ресурс] // официальный интернет-портал правовой информации [сайт]. – режим доступа: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docview&page=1&print=1&nd=102030192&rdk=0&&empire=> (дата обращения: 24.02.20).

⁴⁷⁸ Соглашение между Правительством СССР и Правительством США о сотрудничестве в борьбе с загрязнением в Беринговом и Чукотском морях в чрезвычайных ситуациях от 11 мая 1989 года // Сборник международных договоров СССР. 1991. Выпуск XLV. С. 192-195.

⁴⁷⁹ Agreement between the Government of the Republic of Finland and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics on Co-operation in Combatting Pollution of the Baltic Sea in Accidents Involving Oil and Other Harmful Substances of 26 October 1989 // United Nations Treaty Series. 1991. Vol. 1596. P. 3-21.

среде и причинение материального ущерба. Как показала авария на платформе *Deepwater Horizon*, ликвидация последствий масштабных нефтяных утечек занимает продолжительное время и требует значительных затрат. В этой связи актуальными становятся аспекты международно-правовой ответственности за ущерб, причинённый аварийным загрязнением.

3. Международно-правовая ответственность государств в случае трансграничного загрязнения морской среды, связанного с морскими нефтегазовыми платформами

Международно-правовая ответственность за нарушение требований по защите и сохранению морской среды устанавливается Конвенцией 1982 года: «На государства возлагается выполнение их международных обязательств по защите и сохранению морской среды. Они несут ответственность в соответствии с международным правом»⁴⁸⁰. В контексте темы исследования это означает, что прибрежные государства, в пределах юрисдикции которых осуществляется разведка и разработка углеводородных ресурсов морского дна, обязаны исполнять международные требования к осуществлению такой деятельности и нести ответственность в случае их несоблюдения.

Положения Конвенции 1982 года об ответственности за загрязнение моря следует рассматривать в совокупности с общими нормами о международно-правовой ответственности государств. В 2001 году нормы об ответственности обобщены КМП в Статьях об ответственности государств за международные противоправные деяния (далее – Статьи об ответственности государств)⁴⁸¹.

⁴⁸⁰ Конвенция 1982 года. Ст. 235(1).

⁴⁸¹ Частое применение Статей об ответственности государств в практике международных судов и арбитражей даёт право утверждать, что его положения отражают обычаи международного права. Вопрос о том, является ли весь комплекс Статей об ответственности государств отражением обычаев международного права, либо его отдельные положения допустимо рассматривать в качестве таковых, остаётся дискуссионным. Анализ этого аспекта выходит за рамки предмета исследования. Кроме того, для целей работы, содержащей отсылку только к первым двум статьям названного документа, представляющим фундаментальные основы Права международной ответственности, заключение по затронутому вопросу не представляется принципиальным. Подробнее о развитии дискуссии См.: Caron D. The ILC Articles on State Responsibility: The Paradoxical Relationship Between Form and Authority // *The American Journal of International Law*. 2002. № 4. P. 857-873; Crawford J. *State Responsibility: The General Part*. Cambridge: Cambridge University Press, 2013. P. 90-92; Crawford J. *Brownlie's Principles of Public International Law*. Oxford: Oxford University Press, 2020. P. 524.

По общему правилу, ответственность для государства наступает в случае совершения международного противоправного деяния⁴⁸². Применительно к контексту исследования, двумя обязательными элементами международного противоправного деяния являются:

1. Нарушение государством международно-правовых обязательств по предотвращению, сокращению и контролю загрязнения, связанного с эксплуатацией нефтегазовых платформ;
2. Присвоение государству действия или бездействия, нарушающего данные международно-правовые обязательства (англ. *attribution*).

Рассмотрим подробнее содержание каждого из названных элементов в последующих параграфах (§ 3.1 - § 3.2).

3.1. Содержание международно-правовой обязанности государств по предотвращению, сокращению и контролю загрязнения, связанного с морскими нефтегазовыми платформами

Аспекты международной ответственности государств за загрязнение морской среды были рассмотрены в 2011 году Международным трибуналом ООН по морскому праву в рамках Камеры по спорам, касающимся морского дна. Выводы содержатся в Консультативном заключении об ответственности и обязательствах государств, поручающихся за физических и юридических лиц в отношении их деятельности в Районе⁴⁸³. Несмотря на то, что заключение Камеры касается вопросов, связанных с разведкой и разработкой ресурсов международного района морского дна, правовой анализ затрагивает общие положения об ответственности государств в связи с деятельностью, которая осуществляется частными лицами⁴⁸⁴. Одним из таких видов деятельности

⁴⁸² Статьи об ответственности государств за международные противоправные деяния (12 декабря 2001), UN Doc. A/56/10. Ст. 1.

⁴⁸³ Responsibilities and obligations of States with respect to activities in the Area, Advisory Opinion of 1 February 2011, ITLOS Reports 2011, P. 10.

⁴⁸⁴ Материалы консультативного заключения широко используются зарубежными авторами при анализе аспектов международной ответственности государств, связанной с различными источниками загрязнения морской среды. Beckman R. State Responsibility and Transboundary Marine Pollution // Transboundary Pollution: Evolving Issues of International Law and Policy / S. Jayakumar, T. Koh, R. Beckman, H.D. Phan eds., Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2015. P. 139-140; Hubert A.M. Marine Scientific Research // Handbook on Marine Environment Protection: Science, Impacts and Sustainable Management / M. Salomon, T. Markus. eds., Cham:

является эксплуатация нефтегазовых платформ в целях разведки и разработки морских нефтегазовых месторождений.

Выводы, сделанные в Консультативном заключении, позволяют говорить о *комплексе международно-правовых обязательств*, за исполнение которых ответственно государство, осуществляющее юрисдикцию в отношении деятельности, потенциально влекущей загрязнение морской среды. Данный комплекс обязательств основывается на принципе должной осмотрительности (англ. *due diligence*)⁴⁸⁵, и включает в себя группу «прямых обязательств» (англ. *direct obligations*)⁴⁸⁶:

- соблюдение принципа предосторожности;
- проведение оценки воздействия на окружающую среду;
- организация международного сотрудничества;
- обеспечение возможности возмещения ущерба;
- специальные международные требования к предотвращению, сокращению и контролю конкретной категории загрязнения (в рассматриваемом случае – загрязнения, связанного с деятельностью на морском дне).

Последовательно рассмотрим содержание каждого из этих обязательств в контексте требований, применимых к морским нефтегазовым платформам.

Springer, 2018. P. 938-939; В отечественной доктрине признаётся авторитетность практики Международного трибунала ООН по морскому праву в аспектах, касающихся трансграничного ущерба окружающей среде, и, в частности, высоко оценивается значение названного консультативного заключения. См.: Абашидзе А.Х., Солнцев А.М., Сюняева М.Д. Консультативное заключение международного трибунала по морскому праву об ответственности государств за деятельность на морском дне за пределами национальной юрисдикции // Государство и право. 2012. № 7. С. 80; Боклан Д. С. Практика Международного трибунала по морскому праву по делам, вытекающих из международных экологических и международных экономических отношений // Международное правосудие. 2014. № 4. С. 80-86.

⁴⁸⁵ Responsibilities and obligations of States with respect to activities in the Area, Advisory Opinion of 1 February 2011. Para. 99-120.

⁴⁸⁶ Ibid. Para. 121-122; См. также: Golitsyn V.V. The Contribution of the International Tribunal for the Law of the Sea to the Progressive Development of the International Environmental Law // Environmental Policy and Law. 2016. № 5. P. 296.

3.1.1. Принцип должной осмотрительности

Принцип должной осмотрительности устанавливается в Конвенции 1982 года в контексте общего обязательства по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем трансграничного загрязнения морской среды: «Государства принимают все меры, необходимые для обеспечения того, чтобы деятельность под их юрисдикцией или контролем осуществлялась таким образом, чтобы она не причиняла ущерба другим государствам и их морской среде путём загрязнения, и, чтобы загрязнение, являющееся результатом инцидентов или деятельности под их юрисдикцией или контролем, не распространялось за пределы района, где они осуществляют суверенные права»⁴⁸⁷. Приведённое положение требует нескольких комментариев.

Во-первых, по своей природе обязательство по осуществлению «всех мер, необходимых для обеспечения...» (англ. *responsibility to ensure*) является не «обязательством результата» (англ. *obligation of result*), а «**обязательством поведения**» (англ. *obligation of conduct*)⁴⁸⁸. Такое обязательство предполагает не только установление государством правил и мер, которые направлены на предотвращение загрязнения, но также и обеспечение их соблюдения лицами, которые осуществляют деятельность, связанную с риском причинения вреда (в настоящем случае – операторами нефтегазовых платформ)⁴⁸⁹. Выполнение применимых требований должно контролироваться государством с должной осмотрительностью (англ. *due diligence*)⁴⁹⁰.

⁴⁸⁷ Конвенция 1982 года. Ст. 194(1).

⁴⁸⁸ Responsibilities and obligations of States with respect to activities in the Area, Advisory Opinion of 1 February 2011. Para. 110.

⁴⁸⁹ Более подробный анализ соотношения обязанности государства и оператора в аспектах предотвращения трансграничного ущерба См.: Боклан Д.С. Международно-правовые основы предотвращения трансграничного ущерба, причинённого окружающей среде экономической деятельностью // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 5: Юриспруденция. 2014. № 4. С. 52-53.

⁴⁹⁰ Согласно заключению Международного суда ООН, обязательство *due diligence* «подразумевает не только принятие надлежащих правил и мер, но и определённый уровень бдительности при обеспечении их исполнения и осуществлении административного контроля, применимого к государственным и частным предприятиям, такого как наблюдение за осуществляемой этими предприятиями деятельностью». Case Concerning Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v. Uruguay). Judgment of 20 April 2010. ICJ Reports. 2010. P. 14. Para. 197.

Во-вторых, **содержание обязательства *due diligence* не поддаётся точному определению** ввиду «переменного» характера⁴⁹¹. Применительно к рискам загрязнения, связанным с работой морских нефтегазовых платформ, стандарт должной осмотрительности изменяется со временем в зависимости от доступных технологий предотвращения аварийного загрязнения. Кроме того, уровень данного стандарта прямо пропорционален уровню риска при эксплуатации платформ в различных условиях. Так, например, возведение и эксплуатация установок на больших глубинах, в суровых условиях северных морей или в акваториях с особенно уязвимыми экосистемами подразумевает более высокий стандарт должной осмотрительности.

«Переменный» характер обязательства затрудняет ответ на вопрос о том, какие правила и меры должны быть приняты государством с тем, чтобы в полной мере соответствовать принципу должной осмотрительности. Решение вопроса о соблюдении государством обязательства *due diligence* решается исходя из обстоятельств конкретного случая. По выводу Международного трибунала ООН по морскому праву, универсальным стандартом оценки можно считать лишь то, что правила и меры, принятые государством в рамках своей правовой системы, должны быть «в разумной степени приемлемыми» (англ. *reasonably appropriate*)⁴⁹². Кроме того, при оценке соответствия действий государства принципу должной осмотрительности важно принимать во внимание исполнение «прямых обязательств»⁴⁹³, содержание которых рассматривается в § 3.1.2 - § 3.1.6 этой главы.

В-третьих, **обязательство *due diligence* не означает гарантию полного исключения вреда**. В случае, если риск причинения вреда невозможно свести к нулю, речь идёт об обязательстве государства-происхождения принять все возможные меры, направленные на сокращение риска его наступления⁴⁹⁴. Как

⁴⁹¹ Responsibilities and obligations of States with respect to activities in the Area, Advisory Opinion of 1 February 2011. Para. 117.

⁴⁹² Ibid. Para. 120.

⁴⁹³ Ibid. Para. 123.

⁴⁹⁴ Как отмечалось КМП при подготовке Проекта статей о предотвращении трансграничного вреда от опасных видов деятельности, «обязательство проявлять должную осмотрительность не означает гарантии того, что причинение значительного вреда будет полностью исключено в условиях, когда это просто невозможно».

отмечалось выше, существующие технологии не позволяют свести к нулю риск аварийных нефтяных утечек, что позволяет говорить о мерах и правилах, направленных на *минимизацию* риска, а не на его полное исключение.

3.1.2. Принцип предосторожности

Принцип предосторожности или принцип предосторожного подхода (англ. *precautionary approach*) получил закрепление в Декларации Рио-де-Жанейро по окружающей среде и развитию 1992 года (далее – Декларация Рио-де-Жанейро 1992 года) в следующей формулировке: «В целях защиты окружающей среды государства в соответствии со своими возможностями широко применяют принцип принятия мер предосторожности. В тех случаях, когда существует угроза серьёзного или необратимого ущерба, отсутствие полной научной уверенности не используется в качестве причины для отсрочки принятия экономически эффективных мер по предупреждению ухудшения состояния окружающей среды»⁴⁹⁵.

Как отмечалось выше, аварийные нефтяные утечки, происходящие при осуществлении операций по разведке и разработке, влекут непредсказуемый характер и масштаб экологических последствий. Следовательно, соблюдение предосторожного подхода при их осуществлении является одним из ключевых составляющих обязательства *due diligence*⁴⁹⁶.

сделать. В этом случае от государства происхождения требуется [...] сделать все от него зависящее для сведения риска к минимуму. Именно в этом смысле оно не гарантирует, что ущерб не будет нанесён». Комментарии к Проектам статей о предотвращении трансграничного вреда от опасных видов деятельности. 2001. UN Doc. A/CN.4/SER.A/2001/Add.1 (Part 2), С. 187. Аналогичную позицию занимает Международный трибунал ООН по морскому праву. Responsibilities and obligations of States with respect to activities in the Area, Advisory Opinion of 1 February 2011. Para. 116.

⁴⁹⁵ Декларация Рио-де-Жанейро по окружающей среде и развитию (14 Июня 1992), 31 I.L.M. 874. Пр. 15. По заключению Камеры по спорам, касающимся морского дна, закрепление принципа предосторожности во многих международно-правовых актах об охране окружающей среды свидетельствует о формировании его обычно-правовой природы. См.: Responsibilities and obligations of States with respect to activities in the Area, Advisory Opinion of 1 February 2011. Para. 135. Для предметного анализа юридического статуса принципа предосторожности См.: Копылов С.М. Нужна ли «предосторожность» международному экологическому праву: если да, то в каком качестве? // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 5: Юриспруденция. 2015. № 4. С. 156-158.

⁴⁹⁶ Более детальные заключения о соотношении принципа предосторожного подхода и принципа должной предусмотрительности были сделаны Международным трибуналом ООН по морскому праву. Southern Bluefin Tuna Cases (New Zealand v. Japan; Australia v. Japan), Provisional Measures. Order of 27 August 1999, ITLOS Reports 1999. P. 280. Para. 77.

Из формулировки принципа, включённой в Декларацию Рио-де-Жанейро 1992 года, а также из его применения международными судебными органами следует, что соблюдение преосторожного подхода не означает обязательного запрещения деятельности, осуществление которой подразумевает некоторую степень непредсказуемости экологических последствий (что, не исключает *права* государства на её запрещение)⁴⁹⁷. Такая обязанность возникает лишь в том случае, когда доказана «угроза серьёзного или необратимого ущерба». Как отмечается в зарубежной литературе, «умеренная» модель преосторожного подхода, часто используемая государствами в области морской нефтегазовой добычи, подразумевает выдачу разрешения на первоначальное осуществление деятельности в небольших масштабах с целью обнаружения потенциальных экологических последствий, сбора сведений о воздействии на морскую среду, и определения необходимых мер для минимизации выявленного вреда⁴⁹⁸.

3.1.3. Оценка воздействия на окружающую среду

Необходимость проведения оценки воздействия на окружающую среду (англ. *Environmental Impact Assessment*) особо подчёркивается в Декларации Рио-де-Жанейро по окружающей среде и развитию: «Оценка экологических последствий в качестве национального инструмента осуществляется в отношении предполагаемых видов деятельности, которые могут оказать значительное негативное влияние на окружающую среду»⁴⁹⁹.

Конвенция 1982 года устанавливает обязательство стран-участников по «мониторингу риска и последствий загрязнения морской среды»⁵⁰⁰. В случае, «когда государства имеют разумные основания полагать, что намечаемая

⁴⁹⁷ Case Concerning Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v. Uruguay). Judgment of 20 April 2010. Para. 164; Responsibilities and obligations of States with respect to activities in the Area, Advisory Opinion of 1 February 2011. Para. 135.

⁴⁹⁸ Harrison J. Saving the Oceans Through Law: The International Legal Framework for the Protection of the Marine Environment. Oxford: Oxford University Press, 2017. P. 213.

⁴⁹⁹ Декларация Рио-де-Жанейро по окружающей среде и развитию (14 Июня 1992), 31 I.L.M. 874. Пр. 17.

⁵⁰⁰ Конвенция предусматривает обязанность государств-участников осуществлять «наблюдение, измерение, оценку и анализ риска и последствий загрязнения морской среды», возникающего вследствие деятельности, осуществляемой под их юрисдикцией. Конвенция 1982 года. Ст. 204.

деятельность под их юрисдикцией или контролем может вызвать существенное загрязнение морской среды или привести к значительным и вредным изменениям в ней, они в той мере, в какой это практически осуществимо, оценивают потенциальные последствия такой деятельности для морской среды»⁵⁰¹. Содержание данного положения было истолковано и развито в практике международных судов.

В 2010 году в решении по делу о целлюлозных заводах на реке Уругвай Международный Суд ООН заключил, что оценка воздействия на окружающую среду «может рассматриваться как требование по общему международному праву, [и должна проводиться], если существует опасность того, что планируемая промышленная деятельность будет иметь значительные негативные трансграничные последствия [...]. Кроме того, обязательство в отношении надлежащей предусмотрительности и обязанность проявлять бдительность и предотвращать загрязнение, которую это обязательство предполагает, не рассматриваются как выполненные, если сторона, которая планирует работы, способные негативно повлиять [на окружающую среду], не провела экологическую оценку потенциальных последствий таких работ»⁵⁰². Признание Международным Судом ООН обязательства о проведении оценки воздействия на окружающую среду в качестве обычая международного права подтверждено Международным трибуналом ООН по морскому праву в вышеупомянутом консультативном заключении⁵⁰³.

Содержание оценки. Конвенция 1982 года указывает на необходимость проведения оценки воздействия на окружающую среду с использованием «признанных научных методов»⁵⁰⁴. Такие методы, а также содержание оценки разрабатываются на универсальном и региональном уровне.

Одни из первых стандартов оценки, которые применимы к разведке и разработке морских нефтегазовых месторождений, были сформулированы в

⁵⁰¹ Там же. Ст. 206.

⁵⁰² Case Concerning Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v. Uruguay). Judgment of 20 April 2010. Para. 204.

⁵⁰³ Responsibilities and obligations of States with respect to activities in the Area, Advisory Opinion of 1 February 2011. Para. 145.

⁵⁰⁴ Конвенция 1982 года. Ст. 204(1).

проведённом ЮНЕП «Исследовании правовых аспектов охраны окружающей среды, связанных с добычей полезных ископаемых и бурением в морских пространствах в пределах национальной юрисдикции»⁵⁰⁵. Согласно выводам исследования, оценка должна отражать любое возможное воздействие такой деятельности на окружающую среду вне зависимости от места наступления возможных последствий⁵⁰⁶.

На основе исследования ЮНЕП были разработаны положения Конвенции об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте 1991 года (далее – Конвенция Эспо 1991 года)⁵⁰⁷. Согласно конвенции, добыча нефти и газа на континентальном шельфе – один из видов деятельности, требующих проведения оценки «до принятия решения о санкционировании или осуществлении»⁵⁰⁸. В этой связи нормами конвенции устанавливаются процедурные обязательства государств по организации проведения оценки⁵⁰⁹, и предусматриваются минимальные требования к её содержанию⁵¹⁰.

Стандарты оценки воздействия на окружающую среду согласовываются государствами на региональном уровне. Такие стандарты установлены, например, в специальном руководстве к Кувейтской конвенции 1978 года⁵¹¹, в

⁵⁰⁵ Conclusions of the Study of Legal Aspects Concerning the Environment Related to Offshore Mining and Drilling Within the Limits of National Jurisdiction (31 May 1982) Decision 10/14/VI of the Governing Council of UNEP.

⁵⁰⁶ Ibid. Annex III. Para. 8. По заключению ЮНЕП, оценка должна охватывать следующие аспекты:

- a. описание географических границ пространства, в пределах которого осуществляется деятельность;
- b. сведения о первоначальном экологическом состоянии пространства в границах осуществления деятельности;
- c. указание рода, цели и масштаба планируемой деятельности;
- d. описание методов, технических средств, применяемых в ходе деятельности;
- e. описание предвидимого прямого и косвенного, краткосрочного и долгосрочного воздействия деятельности на окружающую среду;
- f. перечень планируемых мер по сокращению до минимума риска причинения вреда окружающей среде в результате осуществления деятельности;
- g. указание на меры принимаемые в целях защиты окружающей среды от загрязнения и иного неблагоприятного воздействия в период планируемой деятельности;
- h. краткое изложение оценки, доступное для понимания лицам, не обладающим специальными знаниями.

⁵⁰⁷ Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context of 25 February 1991 // International Legal Materials. 1991. Vol. 30. P. 800-819.

⁵⁰⁸ Ibid. Art. 2(3), Supplement I (15).

⁵⁰⁹ Ibid. Art. 3-11.

⁵¹⁰ Ibid. Supplement II. Минимальный перечень критериев оценки во многом повторяет перечень, разработанный в исследовании ЮНЕП.

⁵¹¹ Критерии оценки были разработаны Региональной организацией по защите морской среды и приняты в форме Руководства в 1990 году. Mohammadi H. Oil Pollution in the ROPME Sea Area – Prevention, Abatement, Combating // Oil Pollution and its Environmental Impact in the Arabian Gulf Region / M. Al-Azab, W. El-Shorbagy, S. Al-Ghais eds. Amsterdam: Elsevier, 2005. P. 208.

Протоколе к Барселонской конвенции 1994 года⁵¹², а также в нормативных актах, принятых участниками Конвенции ОСПАР 1992 года.

На практике требование о проведении оценки риска является одним из условий получения разрешения на осуществление разведки или разработки месторождения. Такая оценка, как правило, проводится самими операторами, однако предполагается, что «государство происхождения назначит какой-либо правительственный или неправительственный орган для анализа оценки от имени правительства и примет на себя ответственность за заключения этого органа»⁵¹³. Так, в Российской Федерации требования к проведению оценки закреплены в Положении об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации⁵¹⁴. Содержащиеся в нём нормы применяются, в частности, к деятельности по разведке и разработке ресурсов континентального шельфа. В случае, если такая деятельность может повлечь трансграничное воздействие, то подготовка оценки должна производиться с учётом стандартов Конвенции Эспо 1991 года.

3.1.4. Обязанность международного сотрудничества

Конвенция 1982 года не содержит прямого указания на обязательство стран-участников прибегать к межгосударственному сотрудничеству в связи освоением ресурсов морского дна. Между тем декларация Рио-де-Жанейро 1992 года предусматривает, что государства, разрешающие осуществление опасных видов деятельности, должны направлять всем государствам, которые могут быть затронуты последствиями такой деятельности, «предварительные и своевременные **уведомления** и соответствующую информацию о деятельности, которая может иметь значительные негативные трансграничные

⁵¹² Protocol for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution Resulting from Exploration and Exploitation of the Continental Shelf and the Seabed and Its Subsoil (14 October 1994) Annex IV. URL: https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/2961/94;ig4_4_protocol_eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y (дата обращения: 24.02.20).

⁵¹³ Комментарии к Проектам статей о предотвращении трансграничного вреда от опасных видов деятельности. 2001. UN Doc. A/CN.4/SER.A/2001/Add.1 (Part 2). С. 192.

⁵¹⁴ Приказ Госкомэкологии РФ № 372 Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации от 16 мая 2000, Российская газета № 170, 01.09.2000.

последствия», а также проводить «консультации с этими государствами на раннем этапе и в духе доброй воли»⁵¹⁵. Таким образом, обязанность по международному сотрудничеству при осуществлении разведки и разработки морских месторождений подразумевает исполнение требований по обеспечению должного уведомления и проведению необходимых консультаций. Рассмотрим содержание обоих требований.

Обязанность уведомления. Если оценка воздействия на окружающую среду свидетельствует о рисках причинения значительного трансграничного вреда, у государства происхождения возникает обязанность уведомить о таком риске государства, которые могут быть затронуты, и передать им сведения о существующем риске. Обязательство по уведомлению носит характер обычая международного права, основанного, по определению Международного Суда ООН, на «элементарных соображениях человечности»⁵¹⁶.

Кроме того, договорное обязательство о своевременном уведомлении об аварийном загрязнении содержится в нормах Конвенции 1982 года⁵¹⁷, а также в положениях универсальных и региональных конвенций, направленных на предотвращение и ликвидацию аварийного загрязнения, связанного с морскими нефтегазовыми платформами (См.: § 2.2 настоящей главы).

Обязанность проведения консультаций. Международный трибунал ООН по морскому праву в постановлении о назначении временных мер по делу о заводе COT (англ. *MOX Plant Case*) заключил, что «обязанность сотрудничать является основополагающим принципом предотвращения загрязнения морской среды в силу части XII Конвенции 1982 года и общего международного права»⁵¹⁸. Данная обязанность подразумевает проведение «безотлагательных консультаций» в ходе которых осуществляется:

⁵¹⁵ Декларация Рио-де-Жанейро по окружающей среде и развитию (14 Июня 1992), 31 I.L.M. 874, Пр. 19.

⁵¹⁶ The Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania). Judgment on merits of 9 April 1949. ICJ Reports. 1949. P. 4. P. 23.

⁵¹⁷ Конвенция 1982 года. Ст. 198; Схожий по формулировке принцип содержится в Декларации Рио-де-Жанейро. Декларация Рио-де-Жанейро по окружающей среде и развитию (14 Июня 1992), 31 I.L.M. 874. Пр. 18.

⁵¹⁸ MOX Plant (Ireland v. United Kingdom), Provisional Measures, Order of 3 December 2001, ITLOS Reports 2001. P. 95. Para. 82; Данная позиция была подтверждена Трибуналом в постановлении о назначении временных мер по делу о расширении Сингапуром прибрежной полосы в проливе Джохор и вокруг него. Case concerning

- обмен информацией о возможных последствиях загрязнения;
- совместное наблюдение за фактическим влиянием деятельности на морскую среду;
- выработка мер, направленных на предотвращение или минимизацию риска потенциального загрязнения⁵¹⁹.

Указанные формы сотрудничества предполагают добросовестное участие государств, при котором стороны учитывают законные права и интересы друг друга⁵²⁰. Санкционирование деятельности по разведке и разработке морских недр, предполагающее сооружение и эксплуатацию нефтегазовых платформ, неизбежно изменяет баланс интересов между прибрежным государством и государствами, которых затрагивает эта деятельность. Целью консультаций и переговоров является достижение справедливого баланса интересов.

Требование о проведении переговоров не подразумевает наличие права вето у государства, участвующего в переговорах, что нарушало бы принцип добросовестности ведения переговоров⁵²¹. При невозможности достижения согласия, к примеру, по вопросу о характере мер по предотвращению загрязнения, прибрежное государство имеет право продолжать осуществление деятельности, но оно обязано принимать во внимание заявленные интересы всех государств, которые могут быть затронуты.

3.1.5. Обязанность обеспечивать получение компенсации

Участники Конвенции 1982 года обязаны обеспечивать «возможность обращения, в соответствии с их правовыми системами, за получением в короткие сроки надлежащего возмещения или другой компенсации ущерба,

Land Reclamation by Singapore in and around the Straits of Johor (Malaysia v. Singapore), Provisional Measures. Order 8 October 2003. ITLOS Reports 2003. P. 10. Para. 92.

⁵¹⁹ MOX Plant (Ireland v. United Kingdom), Provisional Measures, Order of 3 December 2001. Para. 89.

⁵²⁰ Fisheries Jurisdiction (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Iceland). Judgment on Merits of 25 July 1974 ICJ Reports. 1974. P. 3. Para. 78.

⁵²¹ Комментарий к Проектам статей о предотвращении трансграничного вреда от опасных видов деятельности. 2001. UN Doc. A/CN.4/SER.A/2001/Add.1 (Part 2), C. 196.

причинённого загрязнением морской среды физическими или юридическими лицами под их юрисдикцией»⁵²².

В рассматриваемом контексте эта обязанность возложена на прибрежные государства, санкционирующие возведение и эксплуатацию нефтегазовых установок в пределах своей юрисдикции. Содержание обязанности государств по обеспечению компенсации подробнее раскрывается в § 4 настоящей главы.

3.1.6. Специальные международные требования, касающиеся охраны морской среды от загрязнения, связанного с морскими нефтегазовыми платформами

По уточнению Международного трибунала ООН по морскому праву, комплекс «прямых» обязательств не ограничивается общими процедурными требованиями, описанными в § 3.1.2 - § 3.1.5 настоящей главы, но также предполагает выполнение международных норм по охране морской среды от конкретного вида загрязнения⁵²³. Данные требования в общих формулировках закреплены в Конвенции 1982 года и конкретизируются в универсальных и региональных конвенциях.

В рассматриваемом контексте речь идёт об ответственности прибрежного государства за выполнение требований по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем эксплуатационного загрязнения, возникающего в процессе работы морских нефтегазовых платформ, а также требований к предотвращению и ликвидации аварийного загрязнения, связанного с такими объектами (См.: § 2.2 - § 2.1 настоящей главы).

⁵²² Конвенция 1982 года. Ст. 235(2).

⁵²³ Responsibilities and obligations of States with respect to activities in the Area, Advisory Opinion of 1 February 2011. Para. 121.

3.2. Степень ответственности государства за ущерб, причинённый загрязнением, связанным с морскими нефтегазовыми платформами

По общему правилу, государство несёт ответственность за совершение международного противоправного деяния⁵²⁴, которым в настоящем контексте является нарушение международных обязательств в области предотвращения, сокращения и контроля загрязнения, связанного с морскими нефтегазовыми платформами (обязательств *due diligence*). Только в этом случае государство, ответственное за нарушение обязательств, обязано прекратить осуществление противоправных действий, гарантировать их неповторение, и предоставить полное возмещение причинённого вреда⁵²⁵.

При этом ключевое значение имеет причинно-следственная связь между нарушением государством своих обязательств и наступившим ущербом⁵²⁶. Нарушения, допущенные частными компаниями-операторами нефтегазовых платформ, не могут быть присвоены государству. Вина государства не может презюмироваться и подлежит доказыванию. Иными словами, речь не идёт о модели «строгой ответственности» (англ. *strict liability*), которая не требует доказывания вины⁵²⁷. Это подтверждают материалы Третьей конференции по морскому праву – в ходе согласования положений об охране морской среды от загрязнения предложения об установлении строгой ответственности были отвергнуты участниками⁵²⁸.

⁵²⁴ Статьи об ответственности государств за международные противоправные деяния (12 декабря 2001), UN Doc. A/56/10. Ст. 2.

⁵²⁵ Там же. Ст. 30, 31(1).

⁵²⁶ Responsibilities and obligations of States with respect to activities in the Area, Advisory Opinion of 1 February 2011. Para. 181-184.

⁵²⁷ Концепция «строгой ответственности» (англ. *strict liability*) происходит из англо-саксонской правовой системы. Концепция строится на идее о том, что сам факт осуществления опасной, но разрешённой законом деятельности, оправдывает наложение на него обязательств по выплате за ущерб причинённый такой деятельностью даже в том случае, если ответчик действовал со всеми мерами предосторожности. См.: Barboza J. The Environment Risk and Liability in International Law. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2011. P. 25; В отечественной доктрине в схожем значении применяется формулировка «ответственность без вины» или «компенсационная ответственность». См.: Вылегжанина Е. Е. Компенсационная ответственность как институт экологического права. М.: ЦДК, 1999. С. 8; Боклан Д.С. Международно-правовая ответственность за трансграничный ущерб, причинённый окружающей среде при правомерной реализации международных экономических отношений М.: АДС Групп, 2012. С. 114.

⁵²⁸ Esmaeili H. The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law. P. 168; Gavouneli M. Pollution from Offshore Installations. London: Graham & Trotman, 1995. P. 94.

Соотношение ответственности государства и оператора. Как правило, операторами морских нефтегазовых платформ выступают юридические лица. В случае причинения трансграничного вреда в результате аварии на таком объекте может возникнуть вопрос о разграничении ответственности между прибрежным государством и оператором, а следовательно, и вопрос о выплате компенсации ущерба.

В этой ситуации ответственность государства и оператора существуют параллельно. Государство несёт ответственность только за неисполнение обязательств должной осмотрительности, иными словами, за нарушения, присваиваемые (англ. *attributable*) государству. За нарушения, допущенные оператором платформы, ответственность несёт сам оператор. Таким образом, речь не идёт о солидарной ответственности (англ. *joint and several liability*), которая возникает в случае, когда нарушения обоих субъектов привели к ущербу, а компенсация может быть востребована у любого из них.

Следовательно, после получения компенсации от виновного оператора пострадавшая сторона не вправе обращаться с требованием о компенсации в адрес прибрежного государства.⁵²⁹

Остаточная ответственность государства. Проблемная ситуация может возникнуть в случае, если у оператора недостаточно средств для выплаты всей суммы причинённого ущерба, а прибрежное государство в полной мере выполнило международные обязательства (либо допущенные им нарушения не имеют причинно-следственной связи с ущербом). В подобной ситуации возникает вопрос о наличии у государства остаточной ответственности (англ. *residual liability*), на который ни практика государств⁵³⁰, ни международно-правовая доктрина⁵³¹ не дают однозначного ответа.

⁵²⁹ К аналогичному выводу пришёл Международный трибунал ООН по Морскому праву, рассматривая вопрос о соотношении ответственности поручившегося государства и контрактора в случае причинения ущерба от деятельности в Районе. Responsibilities and obligations of States with respect to activities in the Area, Advisory Opinion of 1 February 2011. Para. 201-202.

⁵³⁰ Ibid. Para. 203.

⁵³¹ Боклан Д.С. Взаимодействие международного экологического и международного экономического права: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.10 / Боклан Дарья Сергеевна. М., 2016. С. 206-209; Pereira R. Pollution from seabed Activities // The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume III: Marine Environmental Law and

Дискуссионность этого аспекта отражает несовпадение позиций КМП и Международного трибунала ООН по морскому праву. В Проекте принципов, касающихся распределения убытков в случае трансграничного вреда, причинённого в результате опасных видов деятельности, подготовленных в 2006 году, КМП указала на обязанность государства происхождения вреда «предусматривать дополнительные финансовые ресурсы доступные при возникновении ущерба в результате деятельности, осуществляемой под его юрисдикцией»⁵³². Комментируя это заключение, трибунал справедливо указал на отсутствие сложившихся обычаев, по которым государство обязано нести остаточную ответственность за загрязнение морской среды⁵³³. Таким образом, не представляется возможным утверждать о существовании международно-правовых положений, закрепляющих принцип остаточной ответственности государства в случае загрязнения, возникающего в результате эксплуатации морских нефтегазовых платформ.

Принимая во внимание особенности международной ответственности прибрежного государства (неприменение принципа строгой ответственности, а также отсутствие солидарной и остаточной ответственности), получение пострадавшей стороной компенсации представляется затруднительным. К указанным особенностям добавляются ограничения, связанные с процедурой призвания государства к ответственности (англ. *invocation of liability*).

Как правило, международные судебные органы вправе принимать иски о рассмотрении требований, касающихся возмещения экологического ущерба, только от государств. Даже в случае подачи иска от имени государства в судебный орган, обладающий юрисдикцией для рассмотрения таких споров, рассмотрение дела в большинстве случаев зависит от согласия государства-источника загрязнения, против которого выдвинуты требования. О подобных

International Maritime Security Law / D. Attard, M. Fitzmaurice, N. Martinez, R. Hamza eds. Oxford: Oxford University Press, 2016. P. 112.

⁵³² Проект принципов, касающихся распределения убытков в случае трансграничного вреда, причинённого в результате опасных видов деятельности. 2006. UN Doc. A/61/10. Para 4(5).

⁵³³ Responsibilities and obligations of States with respect to activities in the Area, Advisory Opinion of 1 February 2011. Para. 209.

юрисдикционных «ограничениях» свидетельствует крайне малое количество судебных разбирательств, которые касаются установления ответственности государств за трансграничное загрязнение окружающей среды⁵³⁴.

Представляется, что поиск решения проблем, связанных с недостатком средств компенсации и затруднительной процедурой её получения, не должен быть сфокусирован только на ответственности государства. Компенсация ущерба должна обеспечиваться за счёт различных механизмов⁵³⁵, ключевой составляющей которых в контексте настоящего исследования является режим гражданской ответственности операторов нефтегазовых платформ.

4. Международно-правовой режим гражданской ответственности за ущерб, причинённый загрязнением, связанным с морскими нефтегазовыми платформами

Установление норм и правил гражданской ответственности (англ. *civil liability regime*) операторов опасных видов деятельности представляет собой «альтернативный подход» к решению проблемы обеспечения компенсации за трансграничный ущерб окружающей среде. Кроме того, установление такого режима можно рассматривать в качестве меры по реализации обязательства по обеспечению получения компенсации, закреплённого в Конвенции 1982 года (См.: § 3.1.5 настоящей главы). Каким содержанием должен обладать режим гражданской ответственности оператора с тем, чтобы данное обязательство считалось соблюдённым?

Существует целый ряд международных договоров, предусматривающих стандарты режима гражданской ответственности в отношении самых разных видов опасной деятельности⁵³⁶. Однако до сегодняшнего дня государствам не

⁵³⁴ Исполинов А.С. Эволюция и пути развития международного правосудия // *Lex Russica*. 2017. № 10. С. 80.

⁵³⁵ Так, например, о международно-правовых основах финансовых механизмов охраны окружающей среды в широком контексте См.: Боклан Д.С. Международно-правовые основы финансовых механизмов охраны окружающей среды // *Право и управление. XXI век*. 2015. № 1. С. 28.

⁵³⁶ Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью от 29 ноября 1969 года (с изменениями на 19 ноября 1976 года) // *Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключённых СССР с иностранными государствами*. 1977. Выпуск XXXI. С. 97-105; Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом от 23 марта 2001; *Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy of 29 July 1960* // *United Nations Treaty Series*. 1974. Vol. 956. P. 264-276; *Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships of 25 May 1962*

удалось принять универсальный международный договор, устанавливающий требования к режиму, применимому в случае ущерба, который причинён загрязнением, связанным с освоением морских нефтегазовых месторождений.

В настоящем параграфе предпринята попытка определить международно-правовые требования к режиму гражданской ответственности операторов нефтегазовых платформ (§ 4.1), а также проанализировать опыт согласования международно-правовых требований к такому режиму и оценить перспективы его разработки в будущем (§ 4.2).

4.1. Международно-правовые требования к содержанию режима гражданской ответственности

Концепция режима гражданской ответственности изучалась КМП в ходе работы над аспектами о международно-правовой ответственности в случае ущерба от трансграничного вреда, причинённого в результате опасных видов деятельности. Итогом работы КМП стал опубликованный в 2006 году Проект принципов, касающихся распределения убытков в случае трансграничного вреда, причинённого в результате опасных видов деятельности (далее – Проект принципов КМП, касающихся распределения убытков)⁵³⁷. Разработка КМП не представляет собой кодификацию обычаев международного права и не обладает приоритетом над действующими или будущими специальными режимами гражданской ответственности⁵³⁸. Принципы выполняют функцию «ориентиров», следуя которым страны свободны устанавливать национальные

// American Journal of International Law. 1963. Vol. 57. P. 268-278; Protocol on Civil Liability and Compensation for Damage Caused by the Transboundary Effects of Industrial Accidents on Transboundary Waters of 21 May 2003 // International Legal Materials. 2005. Vol. 44. P. 258; Convention on Civil Liability for Damage Resulting from Activities Dangerous to the Environment of 21 July 1993 // International Legal Materials. 1993. Vol. 32. P. 1228-1246 и др.

⁵³⁷ Комплекс, состоящий из восьми принципов, был составлен КМП исходя из анализа существовавшей на тот момент базы международно-правовых договоров, устанавливающих требования к режиму гражданской ответственности за вредные последствия в таких отраслях деятельности как исследование космического пространства, использование ядерной энергии, захоронение отходов, использование международных водотоков, а также осуществление опасных операций, приводящих к загрязнению моря и воздействующих на окружающую среду в трансграничном контексте.

⁵³⁸ Проект принципов, касающихся распределения убытков в случае трансграничного вреда, причинённого в результате опасных видов деятельности. 2006. UN Doc. A/61/10. Принцип 6(3), 7.

режимы гражданской ответственности⁵³⁹. Несмотря на это, Проект принципов КМП, касающихся распределения убытков, представляет собой первый и на текущий момент единственный универсальный комплекс международно-правовых стандартов для режима гражданской ответственности, призванного обеспечивать компенсацию ущерба⁵⁴⁰.

Сформулированные принципы применимы ко всем «не запрещённым международным правом видам деятельности, которые сопряжены с риском причинения значительного трансграничного вреда в силу физических последствий»⁵⁴¹. Представляется, что деятельность по разведке и разработке нефтегазовых ресурсов морского дна соответствуют данному определению и попадает в сферу применения принципов. В контексте данного исследования Проект принципов КМП, касающихся распределения убытков, используется как основа для определения стандартов режима гражданской ответственности.

Рассмотрим нормы Проекта принципов, определяющие стандарты для ключевых элементов режима гражданской ответственности, – состава ущерба и модели компенсации, – применительно к случаям, когда трансграничный вред причиняется в результате разведки и разработки морских нефтегазовых месторождений.

Состав ущерба. В положениях Проекта принципов КМП используется формулировка «значительный ущерб, причинённый *лицам, имуществу или окружающей среде*»⁵⁴². Состав каждой из перечисленных категорий ущерба

⁵³⁹ Кожеуров Я.С. Международная ответственность за вредные последствия действий, не запрещённых международным правом // Альманах кафедры международного права *Ceteris Paribus*. Выпуск 1 / под ред. К.А. Бекашева, М.: Проспект, 2012. С.103-119.

⁵⁴⁰ Более подробно о Проекте принципов КМП, касающихся распределения убытков См.: Боклан Д.С. Взаимодействие международного экологического и международного экономического права: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.10 / Боклан Дарья Сергеевна. М., 2016. С. 222-239.

⁵⁴¹ Предложение о создании закрытого перечня опасных видов деятельности КМП отклонила по причине стремительного развития технологий. Проект статей о предотвращении трансграничного вреда и Проект принципов, касающихся распределения убытков, применяются к «не запрещёнными международным правом видами деятельности, которые сопряжены с риском причинения значительного трансграничного вреда в силу своих физических последствий». Там же. Принцип 1; Проекты статей о международной ответственности за вредные последствия действий, не запрещённых международным правом. 2001. UN Doc. A/56/10. Ст. 1.

⁵⁴² Проект принципов, касающихся распределения убытков в случае трансграничного вреда, причинённого в результате опасных видов деятельности. 2006. UN Doc. A/61/10. Принцип 2(а). Термин «значительный» ущерб здесь имеет такое же значение, как и в контексте Статей о предотвращении «значительного» трансграничного вреда. Подробнее См.: Комментарии к Проекту принципов, касающихся распределения убытков в случае трансграничного вреда, причинённого в результате опасных видов деятельности. 2006. С. 75.

раскрывается в комментариях КМП⁵⁴³. Примечательно, что состав ущерба, который причинён имуществу и окружающей среде, определён достаточно широко. В этой связи отметим ряд особенностей, которые могут возникнуть в случае загрязнения морской среды из-за разведки и разработки нефтегазовых месторождений.

Устанавливая состав ущерба, причинённого «имуществу», КМП делает акцент на категории объектов, составляющих часть культурного наследия. Ценность подобных объектов сложно поддаётся стоимостной оценке, так как состоит в высоком культурном, историческом или археологическом значении. Международно-правовые режимы гражданской ответственности не содержат специального упоминания об объектах культурного наследия, но включение этой категории в содержание принципов обосновано тем, что сохранение культурного наследия – предмет международно-правового регулирования⁵⁴⁴. Так, при планировании операций на морском дне должны приниматься во внимание международно-правовые нормы об охране подводного культурного наследия⁵⁴⁵. Ущерб объектам подводного культурного наследия может быть причинён на протяжении полного цикла освоения месторождения, начиная с разведочного бурения и монтажа необходимой инфраструктуры, заканчивая этапом добычи и выводом из эксплуатации нефтегазовой установки⁵⁴⁶.

⁵⁴³ Там же. С. 75-85.

⁵⁴⁴ Конвенция об охране всемирного культурного и природного наследия от 16 ноября 1972 года // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключённых СССР с иностранными государствами. 1991. Выпуск XLV. С. 482-492.

⁵⁴⁵ Согласно Конвенции ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия 2001 года, под термином «подводное культурное наследие» следует понимать «все следы человеческого существования, имеющие культурный, исторический или археологический характер, которые частично или полностью, периодически или постоянно находятся под водой на протяжении не менее 100 лет». Режим его охраны, в частности, предусматривает обязанность государства «использовать наилучшие имеющиеся в его распоряжении практически применимые средства для предотвращения или смягчения любых возможных неблагоприятных последствий подпадающей под его юрисдикцию деятельности, которая может случайно воздействовать на подводное культурное наследие». См.: Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage of 2 November 2001 // International Legal Materials. 2002. Vol. 41. Art. 5.

⁵⁴⁶ Подробнее о соотношении деятельности по разведке и разработке ресурсов морского дна и охране подводного культурного наследия См.: Анисимов И.О. Международно-правовая охрана объектов подводного культурного наследия: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Анисимов Игорь Олегович. М., 2015. С. 159-160; Strati A. The Protection of the Underwater Cultural Heritage: An Emerging Objective of the Contemporary Law of the Sea. The Hague: Kluwer Law International, 1995. P. 261; Dromgoole S. Underwater Cultural Heritage and International Law. Cambridge: Cambridge University Press, 2013. P. 346-349.

Примечательно определение состава ущерба окружающей среде. Так, по формулировке Проекта принципов, возмещению подлежит «утрата состояния окружающей среды», расходы на меры по возвращению в прежнее состояние окружающей среды, а также расходы на меры реагирования⁵⁴⁷. Эти категории имеют отношение к ущербу окружающей среде *как к таковому*, то есть, ущерб окружающей среде существует вне зависимости от наличия ущерба лицам или имуществу. В таком подходе КМП отразилось широкое понимание ущерба окружающей среде. Если в узком смысле ущерб ограничивается негативным воздействием на природные ресурсы, воздух, воду, почву, флору, фауну и процессы их взаимодействия, то в широком смысле его состав подразумевает также «неутилитарные ценности» – эстетические характеристики ландшафта и рекреационный потенциал природных объектов⁵⁴⁸. Данный аспект особенно актуален при нефтяном загрязнении морской среды, последствия которого сказываются на состоянии прибрежных зон, которые нередко используются в рекреационных целях.

Таким образом, состав ущерба определяется КМП максимально широко. Представляется, что такой подход был обусловлен прогрессивным развитием международно-правовых требований в области окружающей среды.

Описанная в положениях Проекта принципов КМП, **модель механизма обеспечения компенсации** должна предполагать следующие аспекты:

- обеспечение оперативной и адекватной компенсации;
- установление не требующей доказывания ответственности оператора (принцип строгой ответственности);
- обеспечение достаточных финансовых гарантий⁵⁴⁹.

Требование об обеспечении оперативной и адекватной компенсации не предполагает обязанности государства происхождения вреда по выплате

⁵⁴⁷ Проект принципов, касающихся распределения убытков в случае трансграничного вреда, причинённого в результате опасных видов деятельности. 2006. UN Doc. A/61/10. Принцип. 2(a)(iii-v).

⁵⁴⁸ Sands P. Principles of International Environmental Law. Cambridge: Cambridge University Press. 2003. P. 876–878.

⁵⁴⁹ Проект принципов, касающихся распределения убытков в случае трансграничного вреда, причинённого в результате опасных видов деятельности. 2006. UN Doc. A/61/10. Принцип. 4 (1-3).

данной компенсации. Суть требования состоит в принятии государством «всех необходимых мер» для её обеспечения, иными словами, в создании правовых механизмов для удовлетворения требований при наступлении ущерба.

Требование, касающееся обеспечения компенсации, исходит из принципа «загрязнитель платит», закреплённого в Декларации Рио-де-Жанейро 1992 года. Принцип «загрязнитель платит» призван обеспечивать «интернализацию издержек», направленных на борьбу с загрязнением: «Национальные власти должны стремиться содействовать интернализации экологических издержек и использованию экономических ресурсов, принимая во внимание подход, согласно которому загрязнитель должен, в принципе, покрывать издержки, связанные с загрязнением»⁵⁵⁰. На практике это означает, что все затраты на мероприятия по борьбе с нефтяными разливами должны рассматриваться как часть расходов на осуществление опасной деятельности, иными словами, материальное бремя ответственности лежит в первую очередь на операторе, а не на прибрежном государстве. В некотором смысле принцип стимулирует самого оператора не допускать инцидентов, приводящих к трансграничному ущербу.

Требование об оперативной компенсации подразумевает установление государством такой судебной системы, которая бы обеспечивала доступную процедуру, разумные сроки и судебные расходы при рассмотрении исков о возмещении ущерба.

Требование об адекватной компенсации связано с определением размера выплат. В этом отношении международно-правовое регулирование сводится к выработанным международными судами и арбитражами общим принципам, содержание которых можно сформулировать следующим образом:

- компенсируется поддающийся имущественной оценке ущерб, в состав которого входит:

⁵⁵⁰ Декларация Рио-де-Жанейро по окружающей среде и развитию. 3–14 июня 1992. Пр. 16. Подробнее о содержании и юридическом статусе этого принципа См.: Копылов С.М. Принцип «загрязнитель платит» как специальный принцип международного экологического права // Правозащитник. 2016. № 1. С. 15.

- ущерб, причинённый государственному имуществу, а также разумные убытки, понесённые в связи с устранением последствий такого ущерба;
- ущерб, причинённый физическим или юридическим лицам;
- подлежат учёту обстоятельства каждого конкретного случая причинения вреда (в частности, оценивается разумность мер, принятых в отношении причинённого ущерба, соображения справедливости и т.д.)⁵⁵¹.

КМП подчеркнула, что «компенсация может считаться адекватной, если она не является произвольной или явно несопоставимой с причинённым ущербом, даже если она не покрывает всей суммы ущерба. Иными словами, адекватность компенсации неравнозначна её «достаточности»⁵⁵².

Одним из наиболее эффективных механизмов обеспечения оперативной и адекватной компенсации следует признать установление такого режима, при котором возложение ответственности на оператора не требует доказывания вины (модель строгой ответственности). Возложение такой ответственности на субъекта, который фактически осуществляет деятельность, обосновывается тем, что именно этот субъект имеет особые экономические интересы в её проведении и обладает прямым контролем в отношении всех существующих рисков.

Ввиду различия терминологии национальных правовых систем⁵⁵³, в Проекте принципов КМП, касающихся распределения убытков, применяется максимально широкая формулировка модели строгой ответственности: «не следует, чтобы такая материальная ответственность требовала доказывания вины». Модель строгой ответственности в ситуациях причинения ущерба окружающей среде в трансграничном контексте встречается в специальных

⁵⁵¹ Комментарии к Проекту принципов, касающихся распределения убытков в случае трансграничного вреда, причинённого в результате опасных видов деятельности. 2006. С. 90.

⁵⁵² Там же. С. 93.

⁵⁵³ Помимо термина «строгая ответственность» используются такие термины, как «ответственность без вины», «объективная ответственность», «ответственность за риск» и т.д. Там же.

международно-правовых режимах гражданской ответственности и детально разработана в практике национальных судов⁵⁵⁴. Установление строгой ответственности в качестве международного стандарта отвечает требованию обеспечения оперативной компенсации, поскольку такой порядок облегчает бремя доказывания вины и способствует быстрому принятию решений по искам о возмещении вреда.

Обеспечение достаточных финансовых гарантий является мерой по обеспечению адекватной компенсации. На практике это реализуется путём установления государством обязанности оператора по поддержанию такого финансового состояния, которое необходимо для удовлетворения требований о компенсации. Конкретными инструментами обеспечения могут выступать обязательное страхование, а также различные виды финансовых гарантий. Их установление не только способствует реализации принципа «загрязнитель платит», но и служит инструментом по управлению рисками для компаний-операторов. В комплекс мер по обеспечению финансовых гарантий (помимо требований, предъявляемых к операторам) входит создание государственных отраслевых фондов, средства которых формируются за счёт обязательных взносов операторов.

Учитывая высокие риски, связанные с освоением морских нефтегазовых месторождений, прибрежные государства нередко устанавливают режимы ограниченной ответственности в целях привлечения компаний-операторов на свой рынок⁵⁵⁵. Решение об ограничении ответственности и определении пределов её ограничения обуславливается экономическими и политическими аспектами взаимодействия операторов и прибрежных государств, а также отражает баланс интересов индустрии и общества. По этой причине вопрос об ограничении ответственности носит индивидуальный характер для каждого

⁵⁵⁴ См.: Режимы ответственности, относящиеся к теме «Международная ответственность за вредные последствия действий, незапрещённых международным правом» исследование, подготовленное Секретариатом. 23 июня 1995 года. UN Doc. A/CN.4/471, P. 74-88.

⁵⁵⁵ Ограничение ответственности предусмотрено как в национальных законодательствах, так и в специальных международно-правовых режимах гражданской ответственности. Barboza J. *The Environment Risk and Liability in International Law*. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2011. P. 36.

государства. С позиции международно-правового регулирования, подобная мера допустима, но справедливо полагать, что при установлении пределов ответственности важно грамотно рассчитать такой уровень, при котором соблюдается баланс между интересами операторов и степенью риска при осуществлении проектов, а также обеспечивается достаточность финансовых гарантий.

Принимая во внимание, что приведённые положения Проекта принципов КМП, касающихся распределения убытков, являются только «ориентирами», указывающими правила организации режимов гражданской ответственности, государства свободны в определении конкретных механизмов обеспечения компенсации в отношении разведки и разработки нефтегазовых ресурсов морского дна.

4.2. Сотрудничество государств по согласованию применимого международно-правового режима гражданской ответственности

Согласно одному из положений Проекта принципов КМП, касающихся распределения убытков, обязательные международно-правовые требования, определяющие содержание специальных режимов, могут быть согласованы в специальном универсальном договоре или в рамках режимов региональных конвенций⁵⁵⁶. По мнению КМП, подобный подход к международно-правовому регулированию является «более плодотворным и прочным в деле защиты интересов граждан, окружающей среды и природных ресурсов, от которых они зависят»⁵⁵⁷.

Данное заключение обосновывается положениями Конвенции 1982 года, поощряющими сотрудничество участников по разработке международно-правовых требований к механизму обеспечения компенсации ущерба от

⁵⁵⁶ Согласно Проекту принципов КМП, разработка специальных международных режимов в отношении отдельных опасных видов деятельности поощряется на всех уровнях международного сотрудничества. Проект принципов, касающихся распределения убытков в случае трансграничного вреда, причинённого в результате опасных видов деятельности. 2006. UN Doc. A/61/10. Принцип. 7.

⁵⁵⁷ Комментарии к Проекту принципов, касающихся распределения убытков, С. 107-108.

загрязнения морской среды⁵⁵⁸. Проанализируем универсальный (§ 4.2.1) и региональный (§ 4.2.2) опыт сотрудничества в целях согласования требований к режиму гражданской ответственности за ущерб, причинённый в результате разведки и разработки нефтегазовых ресурсов морского дна.

4.2.1. Попытки согласования универсального международно-правового режима гражданской ответственности

Первая попытка установления юридически обязательных требований на универсальном уровне была предпринята группой государств европейского региона. По итогам дипломатической конференции в 1977 году государства подписали **Конвенцию о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью в результате разведки и разработки минеральных ресурсов морского дна** (далее – Конвенция 1977 года)⁵⁵⁹. Назовём ключевые положения согласованного международного договора.

- Предусматривался принцип строгой ответственности оператор. В случае наступления ущерба оператор признавался ответственным и обязан был возместить стоимость мер по ликвидации последствий аварии за исключением случаев, когда ущерб являлся следствием военных действий, непредсказуемых природных явлений, имел место спустя пять лет с момента, когда скважина была покинута, или произошёл в результате действий самого потерпевшего⁵⁶⁰;
- Допускалось ограничение ответственности оператора в отношении каждой установки и каждого инцидента суммой в размере 40 млн.

⁵⁵⁸ «С целью обеспечить быстрое и адекватное возмещение всего ущерба, причинённого загрязнением морской среды государства сотрудничают в осуществлении действующего международного права и в дальнейшем развитии международного права, касающегося ответственности, для оценки и возмещения ущерба или урегулирования связанных с этим споров, а также, когда уместно, в разработке критериев и процедур выплаты надлежащего возмещения, таких, как обязательное страхование или компенсационные фонды». Конвенция 1982 года. Ст. 235(3).

⁵⁵⁹ Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage Resulting from Exploration for and Exploitation of Seabed Mineral Resources of 1 May 1977. Конвенция была принята на дипломатической конференции в Лондоне, в которой принимали участие Англия, Бельгия, Дания, Ирландия, Нидерланды, Норвегия, ФРГ, Франция и Швеция.

⁵⁶⁰ Ibid. Ст. 3.

специальных прав заимствования⁵⁶¹. Между тем это не лишало контролирующее государство права установить неограниченную ответственность, или определить для неё более высокий предел. Ответственность оператора оставалась неограниченной в случае, если ущерб от загрязнения произошёл в результате действий самого оператора, предвидевшего, что такой ущерб будет причинён⁵⁶²;

- Конвенция 1977 года содержала группу требований, направленных на обеспечение оперативной и адекватной компенсации ущерба, в частности, предусматривалось:
 - обязательное страхование деятельности оператора⁵⁶³;
 - особая процедура подачи исков о возмещении убытков⁵⁶⁴;
 - признание судебных решений и гарантия их исполнения во всех государствах-участниках конвенции⁵⁶⁵.

Несмотря на хорошо разработанный комплекс требований, Конвенция 1977 года не вступила в силу, так как не получила необходимого количества ратификаций. Законодательные органы многих стран-участников не желали ратифицировать договор, поскольку не были удовлетворены установленными пределами ограничения ответственности. Кроме того, сложившийся в те годы частноправовой механизм компенсации ущерба представлялся государствам более эффективным⁵⁶⁶.

Частноправовой механизм компенсации ущерба. Большое влияние на развитие сотрудничества государств по разработке международно-правовых требований к режиму гражданской ответственности сыграло **Соглашение об ответственности за загрязнение прибрежной полосы** (англ. *The Offshore*

⁵⁶¹ Ibid. Ст. 6(1).

⁵⁶² Ibid. Ст. 6(4).

⁵⁶³ Ibid. Ст. 8(1); Оператор обязывался располагать страхованием или иным финансовым обеспечением на сумму не менее 35 млн. специальных прав заимствования.

⁵⁶⁴ Ibid. Ст. 10, 11; Конвенция устанавливала конкретные сроки подачи исков – 12 месяцев с момента когда лицо узнало или должно было узнать, но не более 4-х лет с момента произошедшего инцидента.

⁵⁶⁵ Ibid. Ст. 10, 12.

⁵⁶⁶ Churchill R.R., Lowe A.V. *The Law of the Sea*. P. 377.

Pollution Liability Agreement) (далее – Соглашение ОПОЛ)⁵⁶⁷, заключённое в 1974 году в качестве временного механизма, который был призван восполнить пробелы регулирования на период разработки Конвенции 1977 года.

Соглашение ОПОЛ – добровольно заключённое соглашение компаний-операторов морских объектов, используемых для целей разведки и разработки углеводородных ресурсов морского дна. Строго говоря, Соглашение ОПОЛ учреждает компанию с ограниченной ответственностью, финансовая основа которой формируется за счёт взносов её участников⁵⁶⁸. Соглашение ОПОЛ применимо к морским объектам, эксплуатация которых связана с риском утечки нефти, результатом которой является загрязнение морской среды⁵⁶⁹. Следовательно, гарантии этого соглашения распространяются на инциденты, возникающие в ходе эксплуатации стационарных и плавучих нефтегазовых платформ⁵⁷⁰.

Механизм компенсации, установленный Соглашением ОПОЛ рассчитан на режим строгой ответственности за прямой ущерб от загрязнения, а также расходы на меры по ликвидации его последствий. При этом устанавливается ограничение ответственности в размере, не превышающем 250 миллионов долларов США⁵⁷¹. Данное ограничение установлено в отношении одного аварийного инцидента.

Изначально Соглашение ОПОЛ включало группу компаний-операторов, осуществлявших деятельность в пределах юрисдикции Великобритании. Со временем круг участников расширился, распространив гарантии соглашения на деятельность, осуществляемую под юрисдикцией почти всех прибрежных государств северо-западных акваторий европейского региона⁵⁷². Специальное

⁵⁶⁷ Offshore Pollution Liability Agreement of 4 September 1974 (as amended on 1 August 1986) // International Legal Materials. 1974. Vol. 13. P.1409-1415.

⁵⁶⁸ Articles of Association of the Offshore Pollution Liability Agreement (as altered on 14 September 2014). Para. 4.1. URL: <http://www.opol.org.uk/downloads/opol-articles-4Sept14.pdf> (дата обращения: 24.02.20).

⁵⁶⁹ Offshore Pollution Liability Agreement of 4 September 1974. Clause I(8)(c).

⁵⁷⁰ Соглашение ОПОЛ не распространяется на инциденты, возникающие в связи с покинутыми или более не используемыми морскими нефтегазовыми установками. Ibid. Clause I(8)(c)(i).

⁵⁷¹ Ibid. Clause IV(A).

⁵⁷² Соглашение ОПОЛ действует в пределах юрисдикции Великобритании, Дании, Германии, Франции, Гренландии, Ирландии, Нидерландов, Норвегии, острова Мэн и Фарерских островов. Ibid. Clause I (4); В числе участников Соглашения ОПОЛ состоят такие компании, как Amoco (UK) Exploration Co., Burmah Oil (North

исключение из географической области действия соглашения предусмотрено в отношении Балтийского и Средиземного морей⁵⁷³. Стоит отметить, что некоторые национальные требования рассматривают участие в Соглашении ОПОЛ как обязательное условие для получения лицензии. Так, без членства в ОПОЛ оператору не допускается осуществлять работу в пределах юрисдикции Великобритании, Гренландии и Фарерских островов⁵⁷⁴.

Механизм Соглашения ОПОЛ, существующий уже на протяжении сорока лет, в большинстве исследований справедливо признаётся одним из наиболее эффективных инструментов обеспечения компенсации ущерба. Между тем в современных условиях выявляются его явные недостатки, которые, помимо ограниченной области распространения, состоят в лимите ответственности размером 250 миллионов долларов США, что представляется недостаточным, учитывая многомиллиардный ущерб, который может повлечь авария подобная катастрофе на платформе *Deepwater Horizon* в Мексиканском заливе. Кроме того, состав компенсируемого по соглашению ущерба включает лишь прямой ущерб, оставляя открытым вопрос о взыскании пострадавшим лицом чистых экономических убытков. Соглашение ОПОЛ предусматривает специальную процедуру для рассмотрения вытекающих из него споров⁵⁷⁵, согласно которой лица, получившие компенсацию ущерба по условиям соглашения, обязаны воздержаться от подачи любых исков против ответственного оператора. В то же время, лица, не получившие компенсации (например, ввиду ограниченной ответственности оператора), сохраняют право на истребование компенсации через национальные суды, что не позволяет говорить о механизме ОПОЛ как об инструменте, который бы окончательно разрешал проблему обеспечения компенсации ущерба.

Sea) Ltd., BP Petroleum Development Ltd., Total Oil Marine Ltd., Esso Exploration and Production U.K. Inc., Mobil North Sea Ltd., Shell U.K. Ltd., Phillips Petroleum Co., Texaco North Sea Sun Oil Co. Ltd. и другие.

⁵⁷³ Ibid. Clause I (8).

⁵⁷⁴ Jacobson M. A Future Liability Convention in the Offshore Sector - Could It Be Inspired by the Tanker Oil Spill Regime? // *Maritime Liabilities in a Global and Regional Context* / B. Soyer, A. Tettenborn eds. Oxon: Informa Law, 2019. P. 11.

⁵⁷⁵ Срок подачи заявления о компенсации по Соглашению ОПОЛ истекает в течении одного года, а все споры, возникающие из этого соглашения, решаются в соответствии с Правилами Арбитража Международной торговой палаты в Лондоне. *Offshore Pollution Liability Agreement of 4 September 1974. Clause VI, IX.*

Инициатива разработки и принятия международно-правовых норм гражданской ответственности под эгидой ИМО. В 2010 году Индонезия направила в юридический комитет ИМО предложение рассмотреть вопрос о составлении норм и правил режима гражданской ответственности, которые применимы в случае трансграничного ущерба от разведки и разработки нефтегазовых ресурсов морского дна.

Поводом для этой инициативы стал инцидент на нефтяной платформе *Montara*, располагавшейся в ИЭЗ Австралии в 135 морских милях от северо-западного побережья. 21 Августа 2009 года при проведении буровых работ произошёл неконтролируемый выброс нефти. По заявлению Индонезии, в результате загрязнения был причинён серьёзный ущерб живым ресурсам в индонезийской ИЭЗ, что выразилось в «негативном социо-экономическом воздействии на проживающие в прибрежных районах группы населения, чей образ жизни в высокой степени зависел от их использования». Компания-оператор платформы – тайская компания *PTTEP Australasia* – располагала соответствующими страховыми гарантиями, однако компенсация ущерба не могла быть получена в полном объёме по причине того, что размер данных гарантий был ограниченным согласно законодательству контролирующего государства⁵⁷⁶. Сложившаяся ситуация, по заключению делегации Индонезии, указывала на необходимость составления и принятия ИМО соответствующих международно-правовых норм на универсальном уровне, в связи с чем было предложено внести рассмотрение вопроса о разработке такого регулирования в повестку последующей сессии юридического комитета организации⁵⁷⁷.

Данный вопрос рассматривался на пяти последовательных сессиях комитета. Позиции делегаций о необходимости универсальных требований разделились. Государства, выступившие в поддержку инициативы, указали на

⁵⁷⁶ ИМО, Legal Committee 97th session, Proposal to add a new work programme item to address liability and compensation for oil pollution damage resulting from offshore oil exploration and exploitation - Submitted by Indonesia. 10 September 2010. LEG 97/14/1, Paras. 1-10;

⁵⁷⁷ Ibid. Para. 17; В приложении к своему представлению Индонезийская делегация указала на необходимые, по её мнению, элементы режима, в частности, принцип строгой ответственности, требования о финансовых гарантиях оператора. Ibid. Annex 2.

актуальность их разработки в свете последних аварий. По их мнению, такие инциденты могут возникнуть в любой части света, однако далеко не все национальные режимы способны обеспечить оперативную и адекватную компенсацию. Исходя из этого, принятие единого международного режима необходимо, а ИМО – единственная организация, которая обладает должным опытом и ресурсами для его разработки⁵⁷⁸.

Оппоненты инициативы – сторонники национального и регионального регулирования (главным из которых выступила Бразилия – одна из ведущих стран морской нефтегазовой добычи)⁵⁷⁹ – приводят справедливый аргумент об отсутствии у ИМО необходимой компетенции для разработки применимых требований⁵⁸⁰. По убеждению оппонентов, в данном случае неуместно ссылаться на опыт организации в разработке требований к режиму гражданской ответственности, который применим к загрязнению с морских судов, поскольку действие этих положений нельзя попросту распространить на инциденты, связанные с нефтегазовыми платформами⁵⁸¹.

В 2012 году юридический комитет ИМО согласился проанализировать заявленную инициативу, но лишь с целью разработки руководств для тех государств, которые заинтересованы в заключении региональных соглашений⁵⁸². При этом комитет ИМО подчеркнул, что «двусторонние и региональные соглашения представляют наиболее подходящий способ урегулирования данных вопросов; не существует крайней необходимости в разработке международной конвенции в этом отношении»⁵⁸³. Иными словами, инициатива о принятии специального режима гражданской ответственности

⁵⁷⁸ IMO, Report of the Legal Committee on its 97th session. 1 December 2010. IMO Doc. LEG 97/15, para.14.7; IMO, Report of the Legal Committee on its 98th session. 18 April 2011. IMO Doc. LEG 98/14, para.13.4.

⁵⁷⁹ Заявление Бразилии относительно рассмотрения вопроса об ответственности. Ibid. Annex 7.

⁵⁸⁰ Convention on the International Maritime Organization of 6 March 1948 // United Nations Treaty Series. 1958. Vol. 289. P. 48-79, Art.1(a).

⁵⁸¹ IMO, Report of the Legal Committee on its 97th session. 1 December 2010. IMO Doc. LEG 97/15, Para. 14.8; IMO, Report of the Legal Committee on its ninety eighth session. 18 April 2011. LEG 98/14, Para. 13.4.

⁵⁸² IMO, Report of the Legal Committee on its 99th session. 24 April 2012. IMO Doc. LEG 99/14, Para. 13.16.

⁵⁸³ Ibid. Para. 13.17.

оказалась отвергнутой ИМО, решение о чём неоднократно подтверждалось комитетом⁵⁸⁴.

По результатам обзора можно заключить, что ни одна из предпринятых на универсальном уровне попыток согласования и принятия международно-правового режима гражданской ответственности за ущерб от загрязнения в результате разведки и разработки нефтегазовых ресурсов морского дна не увенчалась успехом. Можно две причины сложившейся ситуации.

Во-первых, большинство государств не заинтересовано в закреплении юридически обязательных универсальных требований. Представляется, что позиция многих развивающихся государств обусловлена экономическими соображениями – установление жёстких стандартов к финансовым гарантиям, которые обязаны предоставлять операторы, а также ограничение свободы в части введения режима ограниченной ответственности серьёзно сокращают экономическую привлекательность проектов по освоению нефтегазовых ресурсов. Нежелание ведущих государств нефтегазовой добычи объясняется доступностью частноправовых инструментов для обеспечения компенсации, одним из которых выступает Соглашение ОПОЛ.

Во-вторых, отсутствует универсальная организация, в компетенцию которой входила бы разработка применимых требований. По этой причине инициативы заинтересованных государств оказываются отвергнутыми по формальным основаниям.

Учитывая сложившиеся обстоятельства, высказываемые в зарубежных исследованиях предложения о принятии универсального режима гражданской ответственности⁵⁸⁵, при всей необходимости и актуальности, представляются нереализуемыми на практике по меньшей мере в ближайшие десятилетия.

⁵⁸⁴ IMO, Report of the Legal Committee on its 100th session. 30 April 2013. UN Doc. LEG 100/14, para.13.4; IMO, Report of the Legal Committee on its one 101st session. 13 May 2014. UN Doc. LEG 101/12. Para. 11.6

⁵⁸⁵ Cates M.B. Offshore Oil Platforms Which Pollute the Marine Environment: A Proposal for an International Treaty Imposing Strict Liability // *San Diego Law Review*. 1984. № 3. P. 708; Esmaeili H. The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law. P.176-177; Allen J. A Global Oil Stain – Cleaning Up International Conventions for Liability and Compensation for Oil Exploration/Production // *Australian & New Zealand Maritime Law Journal*. 2011. № 1. P. 103-107; Bosma S. The Regulation of Marine Pollution arising from Offshore Oil and Gas Facilities – an Evaluation of the Adequacy of Current Regulatory Regimes and the Responsibility of States to Implement a New Liability Regime // *The Australia and New Zealand Maritime Law Journal*. № 1. 2012. P.117.

Более того, идея создания глобальной конвенции, которая бы установила единые обязательные стандарты режима гражданской ответственности для различных регионов, характеризующихся не только несовпадающим уровнем социально-экономического развития, но и различиями в условиях освоения морских нефтегазовых месторождений, представляется не только трудно достижимой, но и нецелесообразной, так как её положения не будут учитывать региональные особенности.

4.2.2. Региональные международно-правовые требования к режиму гражданской ответственности

Положения большинства конвенций об охране региональных акваторий подчёркивают важность разработки требований к механизмам обеспечения компенсации, однако лишь в некоторых региональных режимах государствам удалось согласовать в той или иной степени конкретные требования.

Одни из первых международно-правовых норм, которые гарантировали региональные механизмы обеспечения компенсации, согласованы Данией, Финляндией, Норвегией и Швецией в **Конвенции об охране окружающей среды Северных стран 1974 года**⁵⁸⁶. Действие конвенции распространяется на пространства континентального шельфа государств-участников и таким образом охватывает инциденты, которые связаны с загрязнением морской среды в результате разведки и разработки нефтегазовых месторождений⁵⁸⁷. Важным достижением конвенции на момент её подписания стало положение, согласно которому, «любое лицо», потерпевшее ущерб, вправе заявить требование о компенсации ущерба в государстве, под юрисдикцией которого

⁵⁸⁶ Nordic Convention on the Protection of the Environment of 19 February 1974 // International Legal Materials. 1974. Vol. 13. P. 591-597.

⁵⁸⁷ По смыслу Конвенции об охране окружающей среды Северных стран 1974 года, разведка и разработка нефтегазовых ресурсов морского дна попадает в категорию «экологически вредной деятельности», определяемой как «поступления с суши, или из зданий, или *от сооружений* твёрдых или жидких отходов, газов или любых других веществ в водные объекты, озера или моря а также использование земель, дна, зданий или установок любым иным способом, который влечёт или может повлечь за собой экологически неблагоприятные последствия». В содержание понятия «экологически неблагоприятные последствия» непосредственно включено «загрязнение воды». Учитывая, что положения конвенции распространяются на «пространства континентального шельфа государств-участников», можно заключить, что последствия аварий на морских нефтегазовых платформах охватываются действием конвенции. Ibid. Art. 1, 13.

проводилась такая деятельность⁵⁸⁸. Аналогичные нормы (применимые, в частности, в случае инцидентов, которые связаны с экологическим ущербом от разведки и разработки ресурсов континентального шельфа) получили закрепление в международных договорах, цель которых – обеспечить доступ к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды⁵⁸⁹.

Самый разработанный комплекс требований к механизмам компенсации ущерба на региональном уровне устанавливается **режимом Барселонской конвенции 1976 года**. В 2008 году сторонами конвенции было согласовано Руководство по установлению ответственности и компенсации за ущерб от загрязнения морской среды Средиземного моря⁵⁹⁰. Положения руководства во многом повторяют требования не вступившей в силу Конвенции 1977 года. Так, руководством установлен принцип строгой ответственности оператора⁵⁹¹, специальная процедура для подачи исков о компенсации⁵⁹² и требование об обязательном страховании деятельности оператора⁵⁹³. Руководство указывает на важность принятия законов и правил, которые бы устраняли препятствия для признания и исполнения судебных решений о выплатах компенсации⁵⁹⁴. Будучи документом рекомендательного характера, руководство оставляет на усмотрение участников пределы ограничения ответственности операторов и минимальный объём финансовых гарантий.

Некоторые требования к механизмам обеспечения компенсации ущерба содержатся в праве ЕС. Общие принципы режима предусматриваются в **Директиве 2004/35/СЕ об экологической ответственности в отношении предотвращения и устранения последствий ущерба окружающей среде** (далее – Директива 2004 года). Вследствие пересмотра стандартов ЕС в сфере

⁵⁸⁸ Ibid. Art. 3.

⁵⁸⁹ North American Agreement on Environmental Cooperation of 14 September 1993 // International Legal Materials. 1993. Vol. 32. P. 1480-1498. Art. 6,7.

⁵⁹⁰ Protocol for the protection of the Mediterranean Sea against pollution resulting from exploration and exploitation of the continental shelf and the seabed and its subsoil of 18 January 2008 // UN Doc. UNEP(DEPI)/MEDIG.17/10, Decision IG 17/4.

⁵⁹¹ Ibid. Para. 19; Ответственность оператора может быть ограничена государством-участником. Ibid. Para. 24.

⁵⁹² Ibid. Paras. 26-27.

⁵⁹³ Ibid. Para. 28.

⁵⁹⁴ Ibid. Paras. 31-32.

морской нефтегазовой добычи после катастрофы на платформе *Deepwater Horizon* в 2010 году, общие принципы режима ответственности подверглись изменениям и были дополнены нормами упоминавшийся выше **Директивы о безопасности морских нефтегазовых операций 2013 года**. Выделим ряд особенностей сложившегося в ЕС регулирования.

В отличие от режимов ответственности, предусмотренных в описанных региональных конвенциях, Директива 2004 года предполагает компенсацию ущерба, состав которого ограничен ущербом «наносимым защищённым видам и естественным средам обитания», «водам», а также «землям»⁵⁹⁵. В директиве напрямую указано, что её положения не применимы «к случаям вреда здоровью, ущерба частной собственности или экономических потерь»⁵⁹⁶, из чего следует, что регулирование нацелено на обеспечение возможности для получения компенсации государствами-членами ЕС, выступающими в роли «доверительных собственников природных ресурсов»⁵⁹⁷, уполномоченных на востребование компенсации. По общему требованию Директивы 2004 года, ответственность оператора должна быть строгой и неограниченной⁵⁹⁸.

Примечательно определение круга ответственных субъектов. Так, если по Директиве 2004 года, ответственность несло то лицо, которое «управляет или контролирует» опасную деятельность, то с принятием Директивы о безопасности морских нефтегазовых операций 2013 года круг потенциально ответственных субъектов был уточнён и расширен – так, под термином «оператор» подразумевается «лицо, назначенное держателем лицензии или лицензирующим органом для проведения морских нефтегазовых операций, включая планирование, осуществление операций по эксплуатации скважины

⁵⁹⁵ Directive 2004/35/CE of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on environmental liability with regard to the prevention and remedying of environmental damage // OJ L 143, 30.4.2004. Art. 2(1).

⁵⁹⁶ Ibid. Preamble. Para. 14.

⁵⁹⁷ Jacobson M. A Future Liability Convention in the Offshore Sector - Could It Be Inspired by the Tanker Oil Spill Regime? // *Maritime Liabilities in a Global and Regional Context* / B. Soyer, A. Tettenborn eds. Oxon: Informa Law, 2019. P. 9.

⁵⁹⁸ Directive 2004/35/CE of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on environmental liability with regard to the prevention and remedying of environmental damage // OJ L 143, 30.4.2004. Preamble Para. 9; Art. 3(1)(b).

или организацию управления и контроля за функционированием добывающей установки»⁵⁹⁹.

Директива о безопасности морских нефтегазовых операций 2013 года расширяет территориальное распространение положений Директивы 2004 года, действующей в границах территориального моря, на пространствах ИЭЗ и континентального шельфа государств-членов ЕС⁶⁰⁰.

Согласно требованию Директивы 2013 года, государства обязаны «по меньшей мере устанавливать процедуры, обеспечивающие оперативное и адекватное рассмотрение требований о компенсации, в частности, в отношении выплат, связанных с инцидентами трансграничного характера»⁶⁰¹. При этом конкретные механизмы обеспечения компенсации в директиве не предусмотрены – их установление входит в компетенцию государств-членов.

Повышая уровень требований Директивы 2004 года, Директива 2013 года обязывает государства-члены ЕС принимать во внимание наличие у оператора достаточных финансовых возможностей, в том числе финансовых гарантий, для покрытия всех потенциальных требований о возмещении ущерба. В этой связи страны ЕС обязаны «содействовать установлению системы надёжных финансовых инструментов и мероприятий»⁶⁰². Стоит отметить, что проблема реализации последнего требования рассматривалась Европейской комиссией. В докладах, опубликованных комиссией в 2014 году, было заключено, что во многих государствах ЕС не существует необходимых инструментов, которые бы могли гарантировать обеспечение требований третьих лиц о компенсации ущерба, возникшего в результате морских нефтегазовых операций⁶⁰³. В 2015 году Европейская комиссия подтвердила это заключение, указав, однако, что

⁵⁹⁹ Directive of the European parliament and of the council on safety of offshore oil and gas operations. 28 June 2013. 2013/D30/EU, Art. 2(5).

⁶⁰⁰ Ibid. Art 2(2).

⁶⁰¹ Ibid. Art. 4(3).

⁶⁰² Ibid.

⁶⁰³ Civil Liability, Financial Security and Compensation Claims for Offshore Oil and Gas Activities in the European Economic Area. Final Report. (14 August 2014) P. 186. URL: <https://ec.europa.eu/energy/en/studies/civil-liability-financial-security-and-compensation-claims-offshore-oil-and-gas-activities> (дата обращения: 24.02.20); Civil Liability and Financial Security for Offshore Oil and Gas Activities. Final Report. (22 October 2013) P. 374-377. URL: <https://euoag.jrc.ec.europa.eu/files/attachments/liability-study-offshore-final-report-22-oct-2013.pdf> (дата обращения: 24.02.20).

«расширение требований, касающихся применимого режима ответственности, в рамках права ЕС не представляется должным»⁶⁰⁴. Вместе с тем комиссия оставила за собой право пересмотреть вопрос о необходимости разработки нормативно-правового регулирования на уровне ЕС в случае, если «новые национальные законы не улучшат доступность инструментов финансового обеспечения и не установят процедур, которые обеспечивают оперативное и адекватное рассмотрение дел о компенсации»⁶⁰⁵.

Региональные международные договоры, участником которых является Российская Федерация – **Хельсинская конвенция 1992 года**⁶⁰⁶, **Конвенция о защите Чёрного моря от загрязнения 1992 года**⁶⁰⁷ и **Рамочная Конвенция по защите морской среды Каспийского моря 2003 года**⁶⁰⁸ – содержат лишь декларативные нормы о важности сотрудничества по разработке требований применимого режима гражданской ответственности. Между тем значимой работы по данному вопросу до настоящего момента не проводилось ни в одном из названных режимов.

Как показывает практика, эта ситуация типична даже для конвенций об охране тех региональных акваторий, в которых ведётся активная нефтегазовая добыча. Так, несмотря на то, что **Кувейтская конвенция 1978 года** призывает прибрежные государства Персидского залива к совместной работе в целях

⁶⁰⁴ Report from the Commission to the European Parliament and the Council on liability, compensation and financial security for offshore oil and gas operations pursuant to Article 39 of Directive 2013/30/EU // COM/2015/0422 final. P.14.

⁶⁰⁵ Ibid. P. 15.

⁶⁰⁶ Хельсинская конвенция 1992 года устанавливает общую обязанность прибрежных стран Балтийского моря следовать принципу «загрязнитель платит» и совместно «разрабатывать и принимать правила, касающиеся вопросов ответственности за ущерб, нанесённый в результате действия или бездействия в нарушение положений настоящей Конвенции, включающих, в том числе, пределы ответственности, критерии и процедуры установления ответственности и возможные средства судебной защиты». Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area of 9 April 1992. Art. 3(4), 25.

⁶⁰⁷ Конвенция о защите Чёрного моря от загрязнения 1992 года, равно как и дополнительные протоколы к ней, не содержат конкретных требований, закрепляя только общую обязанность участников принимать нормы и правила ответственности за причинённый ущерб, обеспечивая, чтобы в «правовых системах была предусмотрена возможность регресса в целях оперативного получения надлежащей компенсации или иного возмещения ущерба». Convention on the Protection of the Black Sea against Pollution of 21 April 1992. Art. 16.

⁶⁰⁸ Рамочная Конвенция по защите морской среды Каспийского моря 2003 года также содержит декларативное положение, поощряющее «усилия [участников] по разработке правил и процедур, касающихся материальной ответственности и компенсации за ущерб, причинённый морской среде Каспийского моря». Рамочная Конвенция по защите морской среды Каспийского моря от 04 ноября 2003 // Бюллетень международных договоров. 2016. № 11. С. 3-15. Ст. 29.

«составления и принятия соответствующих правил и процедур для гражданской ответственности и компенсации ущерба от загрязнения морской среды»⁶⁰⁹, применимого регулирования до сегодняшнего дня не разработано. Аналогичный призыв, не получивший реализации, содержится в **Конвенции о сотрудничестве в области защиты и освоения морской и прибрежной среды Западно- и Центральноафриканского региона 1981 года**⁶¹⁰.

Не разработано особых международно-правовых требований, которые бы устанавливали правила и механизмы режима гражданской ответственности за загрязнение акваторий арктических акваторий. Существующее регулирование ограничивается упоминанием принципа «загрязнитель платит» в положениях **Руководящих принципов нефте- и газодобычи в Арктических морях 2009 года**⁶¹¹. Между тем разработка особых международно-правовых требований к механизмам обеспечения компенсации для арктических морей, по убеждению многих исследователей, является актуальной задачей ввиду существенных различий в национальных требованиях к режиму ответственности операторов, осуществляющих деятельность под юрисдикцией прибрежных государств⁶¹².

Рассмотрев опыт регионального сотрудничества, можно сделать вывод, что не все региональные режимы содержат требования к мерам, которые бы гарантировали возможность обращения к механизмам компенсации. Лучшие примеры сотрудничества в этой области показывают страны европейского региона – отдельные гарантии в части доступа к правосудию, предусмотрены в Конвенции об охране окружающей среды Северных стран 1974 года, ряд

⁶⁰⁹ Kuwait Regional Convention for Cooperation on the Protection of the Marine Environment from Pollution of 24 April 1978. Art. VIII.

⁶¹⁰ Convention for Cooperation in the Protection and Development of the Marine and Coastal Environment of the West and Central African Region of 23 March 1981. Art. 15.

⁶¹¹ Arctic Offshore Oil and Gas Guidelines of 29 April 2009. P. 6.

⁶¹² Наиболее дискуссионный аспект – допустимость режима ограниченной ответственности операторов, осуществляющих деятельность в Арктике. Такой режим сегодня предусмотрен в законодательствах США и Канады. См.: Byers M. *International Law and the Arctic*. Cambridge: Cambridge University Press, 2013. P. 210-212; Churchill R. *The Exploration and Management of Marine Resources in the Arctic: Law, Politics and the Environmental Challenge* // *Handbook of the Politics of the Arctic* / L.C. Jensen, G. Hønneland eds. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2015. P. 173; Kim I. *Legal aspects of liability for environmental damage caused by offshore petroleum operations in Greenland* // *Responsibilities and Liabilities for Commercial Activity in the Arctic: The Example of Greenland* / V. Ulfbeck, A. Møllmann, B.O.G. Mortensen eds. Oxon: Routledge, 2016. P. 143-152; Vinogradov S., Azubuike S.I. *Arctic Hydrocarbon Exploration & Production: Evaluating the Legal Regime for Offshore Accidental Pollution Liability* // *Arctic Yearbook*. 2018. P. 315-316.

рекомендательных норм и механизмов режима гражданской ответственности согласован участниками Барселонской конвенции 1976 года, обязательные стандарты закреплены в директивах ЕС. В других регионах международное сотрудничество не достигло столь значимых результатов.

Установление юридически обязательных международно-правовых норм и механизмов гражданской ответственности в среднесрочной перспективе представляется наиболее подходящим и практически достижимым именно на региональном уровне. Сотрудничество государств отдельного региона в целях разрешения проблем общей географической области зарекомендовало себя как эффективный подход в вопросах защиты и сохранения морской среды на примере осуществления Программы региональных морей ЮНЕП⁶¹³. Такой формат сотрудничества способствует разработке требований, содержание которых в наивысшей степени отвечает особенностям той или иной акватории.

Очевидны и практические преимущества такого подхода. Региональные требования в наибольшей степени отражают экономические и политические интересы прибрежных государств общей акватории, нежели чем положения универсальных международных договоров. Благодаря этому их согласование, принятие, ратификация и имплементация в национальные законодательства представляется вполне реалистичной задачей.

Модель региональных режимов гражданской ответственности. Как было установлено выше, сегодня не представляется возможным говорить об универсальных юридически обязательных требованиях к режиму гражданской ответственности, которые бы можно было применить ко всем видам опасной деятельности, потенциально влекущей трансграничный ущерб. Подходящим ориентиром для согласования региональных режимов гражданской ответственности за ущерб, возникающий в результате разведки и разработки

⁶¹³ В рамках Программы региональных морей ЮНЕП разработано 18 региональных конвенций и планов действий, действие которых обеспечивает защиту морской среды и экологически безопасное использование морских ресурсов в большинстве важнейших мировых акваторий. См.: Mrema E.M. Regional Seas Programme: The Role Played by UNEP in its Development and Governance // The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume III: Marine Environmental Law and International Maritime Security Law / D. Attard, M. Fitzmaurice, N. Martinez, R. Hamza eds. Oxford: Oxford University Press, 2016. P. 345-378.

нефтегазовых ресурсов морского дна, представляется Проект принципов КМП, касающихся распределения убытков.

Основываясь на положениях проекта, а также принимая во внимание описанный опыт сотрудничества по согласованию специальных требований, приведём минимальный набор принципов и механизмов режима гражданской ответственности, которые, должны быть закреплены на уровне регионального регулирования:

- Предлагаемая модель должна основываться на **принципе строгой ответственности** оператора;
- **Состав ущерба**, необходимо определять как можно шире, включая в его содержание помимо «традиционных» видов ущерба лицам и имуществу, ущерб, причинённый окружающей среде как таковой;
- **Ответственность за ущерб должна быть распределена** среди широкого круга субъектов, осуществляющих контроль за работой морских нефтегазовых установок и проведением технологических операций на всех этапах освоения месторождений;
- Требование об обеспечении **достаточных финансовых гарантий** должно рассматриваться как обязательное условие для получения разрешения на осуществление морских нефтегазовых операций;
- В случае **ограничения ответственности оператора** необходимо установить предел ответственности, рассчитанный не только на компенсацию причинённого ущерба, но и на покрытие расходов, связанных с ликвидацией загрязнения и восстановлением среды;
- Предлагаемая модель должна предусматривать гарантии доступа к механизмам, которые обеспечивают оперативное рассмотрение требований о компенсации ущерба.

Содержание каждого из перечисленных элементов режима гражданской ответственности должно соответствовать региональной специфике морской нефтегазовой промышленности в конкретном регионе, отвечать местным

политическим и экономическим реалиям⁶¹⁴, а потому подлежит согласованию на площадках соответствующих региональных форумов.

Для Российской Федерации актуальным представляется международное сотрудничество по трём географическим направлениям.

Во-первых, международно-правовые требования к режиму гражданской ответственности необходимо установить в отношении арктического региона. Экосистема Арктики особенно уязвима перед разливами нефти. Обширные пространства, покрытые льдом, тяжёлые погодные условия, продолжительные периоды полярной ночи, а также отсутствие прибрежной инфраструктуры повышают расходы на мероприятия по ликвидации нефтяного загрязнения⁶¹⁵. Это требует повышенных международно-правовых требований к режиму гражданской ответственности, а именно неограниченной ответственности операторов и определения максимально широкого состава ущерба. Разработка применимых норм является одной из инициатив, подлежащих вынесению на повестку сессий Арктического совета. Положения предлагаемого режима гражданской ответственности должны обладать обязательной юридической силой и могут быть закреплены в рамках специального соглашения.

Во-вторых, перспективной для нефтегазовой промышленности является акватория Каспийского моря, в связи с чем согласование применимых правил и механизмов гражданской ответственности представляется важным аспектом сотрудничества прикаспийских стран⁶¹⁶. Предлагаемые требования могут быть закреплены в рамках специального протокола к Рамочной Конвенции по защите морской среды Каспийского моря 2003 года.

В-третьих, создание применимого регионального режима гражданской ответственности актуально для группы причерноморских государств. Вопрос

⁶¹⁴ Оценка экономической эффективности различных правил и механизмов гражданской ответственности операторов морских нефтегазовых установок представляет предмет специальных исследований. См.: Faure M., Liu J., Wang H. A Multilayered Approach to Cover Damage Caused by Offshore Facilities // *Virginia Environmental Law Journal*. 2015. № 33. P. 403-415.

⁶¹⁵ Golitsyn V.V. The Legal Regime of the Arctic // *The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume I: The Law of the Sea*. Oxford: Oxford University Press, 2014. P. 463.

⁶¹⁶ Важность конкретизации соответствующих международно-правовых требований ранее подчёркивалась в отечественной доктрине. См.: Боклан Д.С., Януш-Павлетта Б. Международно-правовой режим использования природных ресурсов Каспийского моря // *Евразийский юридический журнал*. 2013. № 1. С. 65.

о согласовании и принятии этого режима должен быть вынесен на повестку Черноморской Комиссии. Описанные выше правила и механизмы режима гражданской ответственности могут быть утверждены в дополнительном протоколе к Конвенции по защите Чёрного моря от загрязнения 1992 года.

ГЛАВА 3. МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ВЫВОДА ИЗ ЭКСПЛУАТАЦИИ МОРСКИХ НЕФТЕГАЗОВЫХ ПЛАТФОРМ

Сегодня возраст большинства функционирующих платформ составляет более 20 лет, а значительное число уже неиспользуемых установок заброшены в море⁶¹⁷. Оставленные в море установки представляют угрозу морской среде, создают помеху для судоходства, рыболовства и других видов деятельности.

С проблемой заброшенных в море платформ первыми столкнулись прибрежные государства акваторий Северного моря и Мексиканского залива – исторически сложившихся районов морской нефтегазовой добычи. Сегодня эта проблема становится актуальной для государств юго-восточной Азии⁶¹⁸ и Австралии⁶¹⁹. Ввиду истощения шельфовых месторождений и устаревания платформ, с этой проблемой неизбежно столкнутся все страны, планирующие разведку и разработку месторождений в пределах своей юрисдикции.

Такие обстоятельства обуславливают заинтересованность государств в установлении международно-правовых требований к процедурам вывода нефтегазовых платформ из эксплуатации. Между тем практика показала, что целый комплекс факторов осложняет согласование применимых требований. Главная проблема состоит в том, что вывод платформ из эксплуатации – крайне дорогостоящая операция, затраты на которую составляют значимую

⁶¹⁷ Day M.D., Gusmita A. Decommissioning of Offshore Oil and Gas Installations // *Environmental Technology in the Oil Industry* / Orszulik S. ed., Cham: Springer, 2016. P. 257. Актуальность проблемы неоднократно отмечалась в докладах Генерального секретаря ООН по вопросам Мирового океана и морского права. Law of the Sea. Report of the Secretary-General at the 50th Session of General Assembly (1 November 1995) UN Doc. A/50/713. Para. 232; Law of the Sea. Report of the Secretary-General at the 51st Session of General Assembly (1 November 1996) UN Doc. A/51/645. Para. 134; Law of the Sea. Report of the Secretary-General at the 51st Session of General Assembly (1 November 1996) UN Doc. A/51/645. Para. 134; Oceans and the Law of the Sea: Law of the Sea. Report of the Secretary-General at the 52nd Session of General Assembly (20 October 1997) UN Doc. A/52/487. Para. 282; Oceans and the Law of the Sea. Report of the Secretary-General at the 69th Session of General Assembly (1 September 2014) UN Doc. A/69/71/Add.1. Para. 50.

⁶¹⁸ В пределах юрисдикции Таиланда располагаются 80 установок, эксплуатируемых уже более 20 лет, в Индонезии число таких платформ превышает 330. В Малайзии около 180 установок находятся на пределе срока службы, в Брунее 15 платформ ожидают процедур по выводу из эксплуатации. Jagerroos S., Krause P.R. Rigs-To-Reef: Impact or Enhancement on Marine Biodiversity // *Journal of Ecosystem & Ecography*. 2016. № 2. P. 189-190.

⁶¹⁹ В пределах Австралийской юрисдикции вывода из эксплуатации ожидают около 60 морских установок. *Worldwide Rigs-to-Reefs Experiences: Considerations and Motivation for a Living North Sea. Report Feasibility Update Living North Sea Initiative* // Amsterdam: Institute for Environment and Systems Analysis, 2013. P. 10.

долю капиталовложений компаний-операторов⁶²⁰. Это объясняет нежелание многих государств устанавливать высокие требования к выводу установок из эксплуатации, которые могут сделать освоение их шельфовых месторождений экономически нецелесообразным.

Кроме того, планы государств по выводу нефтегазовых установок из эксплуатации часто вызывают широкий общественный резонанс. Так, история с утилизацией платформы *Brent Spar* в 1995 году⁶²¹ и обсуждение нынешних планов по массовому демонтажу неиспользуемых установок в Северном море⁶²² показывают, что судьба заброшенных платформ – предмет особого внимания неправительственных природоохранных организаций.

В настоящей главе рассматривается комплекс международно-правовых требований, регулирующих вывод из эксплуатации морских нефтегазовых платформ, располагающихся в пространствах под юрисдикцией прибрежных государств. Важно уточнить, что в речь пойдёт, главным образом, о выводе из эксплуатации *стационарных* нефтегазовых платформ. Вывод из эксплуатации плавучих установок требует существенно меньших усилий и финансовых затрат. Такого рода процедуры осуществляются согласно международно-правовым требованиям, применимым к морским судам⁶²³.

Цель третьей главы состоит в том, чтобы проанализировать комплекс международно-правовых требований к выводу из эксплуатации, выявить его недостатки и предложить оптимальную концепцию международно-правового регулирования.

⁶²⁰ Суворова И.А. Морские нефтегазовые сооружения. Вывод из эксплуатации. Учебное пособие. / И.А. Суворова. М.: РГУ нефти и газа, 2007. С. 17; Гусейнов Ч.С., Иванец В.К., Иванец Д.В. Обустройство морских нефтегазовых месторождений. С. 152.

⁶²¹ Jordan G. Shell, Greenpeace and the Brent Spar. Hampshire: Palgrave Macmillan, 2001. P. 14-23;

⁶²² The UK Oil and Gas Industry Association, Decommissioning Insight 2018, P. 6-9. URL: <https://oilandgasuk.co.uk/wpcontent/uploads/2019/03/OGUK-Decommissioning-Insight-Report-2018.pdf> (дата обращения: 24.02.20).

⁶²³ Как отмечалось в § 3.2 Главы 1, для целей Гонконгской конвенции о безопасной и экологически рациональной утилизации судов 2009 года (не вступившей в силу на момент исследования), плавучие типы платформ включены в содержание понятия «судно». Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships of 19 May 2009 // IMO Doc. SR/CONF/45. Annex. Art. 2(7); Подробнее о международно-правовых аспектах вывода из эксплуатации морских судов См.: Копылов М.Н., Солнцев А.М. Утилизация морских судов – угроза международной экологической безопасности // Евразийский юридический журнал. 2010. № 10. С. 106-114.

Для достижения этой цели в параграфах главы определяются особенности сложившейся модели применимого международно-правового регулирования (§ 1), прослеживается развитие требований к удалению (§ 2), утилизации (§ 3), а также использованию платформ в новых целях (§ 4). В заключении главы обосновывается ряд предложений по совершенствованию международно-правового регулирования (§ 5).

1. Режим международно-правового регулирования вывода из эксплуатации морских нефтегазовых платформ

С технологической точки зрения, понятие «вывод из эксплуатации» (англ. *decommissioning*) подразумевает процедуру, которая включает в себя стадии удаления, утилизации или повторного использования нефтегазовой установки после прекращения её работы⁶²⁴.

- Стадия удаления (англ. *removal*) означает демонтаж палубной части стационарной платформы, а также полный или частичный демонтаж её опорного основания;
- Стадия утилизации (англ. *disposal*) подразумевает (в случае полного удаления) транспортировку удалённой конструкции на сушу, либо затопление демонтированных элементов платформы;
 - Использование платформы в новых целях (англ. *reuse*) составляет альтернативу названным способам утилизации. Оно может заключаться в применении платформы для научных исследований или её переоборудовании для выполнения других промышленных задач. Самым распространённым в современной практике является преобразование установок в искусственные рифы.

Таким образом, понятие «вывод из эксплуатации» носит *комплексный характер*. В таком значении оно используется в докладах международных

⁶²⁴ Суворова И.А. Морские нефтегазовые сооружения. Вывод из эксплуатации. Учебное пособие. С. 2; Speight J.G. Handbook of Offshore Oil and Gas Operations. Houston: Gulf Professional Publishing, 2015. P. 294; 129.

организаций⁶²⁵, зарубежных⁶²⁶ и отечественных⁶²⁷ международно-правовых исследованиях. В аналогичном значении понятие «вывод из эксплуатации» применяется и в настоящей диссертации.

Основой для **международного-правового регулирования вывода из эксплуатации** нефтегазовых платформ является Конвенция 1982 года. Важно подчеркнуть две особенности применимого регулирования.

Во-первых, в Конвенции 1982 года отсутствует такое понятие как «вывод из эксплуатации». Вместо этого конвенция содержит отдельные положения, применимые к разным технологическим этапам данной процедуры:

- статья 60(3) устанавливает общие требования к удалению неиспользуемых установок;
- статья 210 содержит общие положения, касающиеся утилизации удалённых установок в случае их захоронения в море.

Из этого следует, что международно-правовое регулирование процедуры вывода нефтегазовых установок из эксплуатации на универсальном уровне имеет комплексный характер.

Во-вторых, Конвенция 1982 года не содержит конкретных требований к каждому из технологических этапов вывода из эксплуатации. Положения, применимые к удалению и утилизации морских установок, отсылают к «общепринятым международным стандартам». В этом смысле Конвенция 1982 года выступает в качестве рамочного договора, оставляя на усмотрение

⁶²⁵ Oceans and the Law of the Sea. Report of the Secretary-General at the 69th Session of General Assembly (1 September 2014) UN Doc. A/69/71/Add.1. Para. 50.

⁶²⁶ Higgins R., *Abandonment of Energy Sites and Structures: Relevant International Law* // *Themes and Theories* / Higgins R. ed., Oxford: Oxford University Press, 2009. P. 709-719; Gao Z. *International Law on Offshore Abandonment: Recent Development, Current Issues and Future Directions* // *Environmental Regulation of Oil and Gas* / Z. Gao ed. London: Kluwer Law International, 1998. P. 143-170.

⁶²⁷ В связи с тем, что в российской доктрине международного права не проводилось значимых исследований по проблеме вывода из эксплуатации морских нефтегазовых платформ, терминология не получила широкого использования. Одним из первых в отечественной доктрине проблему вывода из эксплуатации нефтегазовых установок обозначил А.С. Скаримов. См.: Скаримов А.С. *Морское право. Монография*. С. 290-292. В последние годы появляются отечественные публикации, посвящённые сравнительно-правовому анализу режимов вывода из эксплуатации в зарубежных странах. См.: Гаврилина Е.А. *Правовой режим вывода морских нефтегазовых объектов из эксплуатации* // *Нефть, Газ и Право*. 2017. № 4. С. 29-36; Гаврилина Е.А. *Правовое регулирование вывода из эксплуатации объектов обустройства месторождений нефти (морских стационарных платформ, установок и сооружений) на континентальном шельфе США, Норвегии, Великобритании: проблемные аспекты* // *Правовой энергетический форум*. 2017. № 4. С. 15-22.

её участников и компетентных международных организаций согласование и утверждение специальных технологических норм.

Данные особенности обусловили формирование двух самостоятельных комплексов международно-правовых стандартов для *удаления и утилизации* морских установок. Кроме того, представляется справедливым рассуждать о развитии самостоятельного международно-правового регулирования, которое применимо к деятельности по преобразованию платформ для *использования в новых целях*. Проследим развитие перечисленных комплексов международно-правовых требований в последующих трёх параграфах (§ 2 – § 4).

2. Развитие международно-правовых требований к удалению морских нефтегазовых платформ

Можно выделить три основных этапа развития международно-правовых требований к удалению морских нефтегазовых платформ. Эти этапы были обусловлены принятием трёх международно-правовых актов, среди которых:

- Женевская конвенция о континентальном шельфе 1958 года;
- Конвенция 1982 года;
- Разработанные ИМО Руководство и стандарты удаления морских установок и сооружений на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне 1989 года.

Проанализируем релевантные положения названных актов (§ 2.1 – § 2.3).

2.1. Женевская конвенция о континентальном шельфе 1958 года

Инициатива принятия международно-правовых требований к удалению неиспользуемых морских установок принадлежала Великобритании. В 1956 году в ходе работы КМП над статьями по морскому праву её делегация предложила предусмотреть требование, по которому «сооружения, покинутые или более не эксплуатируемые, должны быть полностью убраны»⁶²⁸. При этом

⁶²⁸ Comments by Governments on the Provisional Articles Concerning the Regime of the High Seas and The Draft Articles on the Regime of the Territorial Sea Adopted by the International Law Commission at its Seventh Session in 1955 // 1956 International Law Commission Yearbook, Vol. II. P. 87.

норма о полном удалении обосновывалось *исключительно* тем, что заброшенные в море установки представляют угрозу судоходству. Тем не менее, данная формулировка не была включена в окончательный текст статей, так как удаление установок, по мнению КМП, подразумевалось общей обязанностью о недопущении неоправданной помехи судоходству, рыболовству или охране живых ресурсов моря в ходе разведки и разработки континентального шельфа⁶²⁹.

Предложение об установлении требования о полном удалении установок было вновь выдвинуто делегацией Великобритании на первой Конференции ООН по морскому праву в 1958 году⁶³⁰. Предложенная ранее формулировка с незначительными изменениями⁶³¹ была одобрена остальными участниками и получила закрепление в статье 5(5) Женевской конвенции о континентальном шельфе 1958 года⁶³². В период проведения Женевской конференции проблема заброшенных в море нефтегазовых платформ не имела мирового масштаба, и потому не оказалась предметом широкого обсуждения. Представляется, что именно это обстоятельство дало возможность включить в текст конвенции положение, направленное на решение региональной проблемы, которая была актуальной прежде всего для стран европейского региона.

В 1970-е годы по мере роста числа неиспользуемых установок положение Женевской конвенции о континентальном шельфе 1958 года, вступившей в силу для ведущих государств морской нефтегазовой добычи, критиковалось в

⁶²⁹ Формулировка о полном удалении неиспользуемых установок, предложенная Великобританией, была включена в комментарии к проекту статей. Commentary to the Articles Concerning the Law of the Sea // 1956 International Law Commission Yearbook, Vol. II. Commentary to Article 71. Para. 5. P. 299.

⁶³⁰ United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland: proposal // United Nations Conference on the Law of the Sea. Official Records. Geneva 24 February to 27 April 1958. Vol. VI Fourth Committee: Continental Shelf. Summary Records of Meetings and Annexes. UN Doc. A/Conf. 13/42. P. 134.

⁶³¹ Содержание обязательства не обсуждалось участниками конференции. Единственным комментарием стало предложение делегации Пакистана, повторившего текст Великобритании в более императивной форме (формулировка «*should be entirely removed*» заменена на «*must be entirely removed*»). Pakistan: proposal // United Nations Conference on the Law of the Sea. Official Records. Geneva 24 February to 27 April 1958. Vol. VI Fourth Committee: Continental Shelf. Summary Records of Meetings and Annexes. UN Doc. A/Conf. 13/42. P. 139.

⁶³² Окончательный текст был принят на голосовании, получив 41 голос «за», 0 голосов «против» при 13 воздержавшихся делегациях. Consideration of the draft articles adopted by the International Law Commission at its eighth session // United Nations Conference on the Law of the Sea. Official Records. Geneva 24 February to 27 April 1958. Vol. VI Fourth Committee: Continental Shelf. Summary Records of Meetings and Annexes. UN Doc. A/Conf. 13/42. P. 90.

зарубежных работах как «абсурдное и необоснованное»⁶³³. Требование статьи 5(5) не допускало исключений и лишало возможности частичного удаления установок даже в тех случаях, когда такой способ не создавал помех для какой-либо деятельности. В период с 1958 года до начала 1990-х годов полное удаление неиспользуемых нефтегазовых платформ было реализовано лишь в нескольких случаях в акватории Северного моря⁶³⁴. Кроме того, о допущении частичного удаления неиспользуемых установок заявили Великобритания⁶³⁵ и Норвегия⁶³⁶. В 1989 году эти заявления подтвердились выдачей Великобританией разрешения на затопление платформы *Piper Alpha*, несмотря на действующее в тот период требование Женевской конвенции о континентальном шельфе 1958 года⁶³⁷.

Практика, шедшая вразрез с требованием конвенции, поставила вопрос об юридической силе положения статьи 5(5). Обязательность выполнения требований оспаривалась с позиции права международных договоров⁶³⁸. В числе аргументов заявлялось следующее: неупотребление нормы о полном удалении установок в практике участников (доктрина *desuetude*)⁶³⁹; утрата

⁶³³ Esmaeili H. *The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law*. P. 196.

⁶³⁴ За указанный период всего 9 морских нефтедобывающих платформ были полностью удалены в пределах юрисдикции Великобритании, 7 – в пределах юрисдикции Норвегии и 3 на континентальном шельфе Нидерландов. Higgins R., *Abandonment of Energy Sites and Structures: Relevant International Law // Themes and Theories / Higgins R. ed.*, Oxford: Oxford University Press, 2009. P. 710.

⁶³⁵ В 1986 году Министерство энергетики Великобритании заявило, что «несмотря на то, что Великобритания является стороной Женевской конвенции о континентальном шельфе 1958 года, статья 5(5) которой устанавливает, что покинутые или более не эксплуатируемые сооружения должны быть полностью убраны, Министерство энергетики полагает, что международное право, в том виде, в котором оно изменилось в рамках последующей практики государств, допускает частичное удаление или оставление на месте в определённых обстоятельствах». *Advisory Committee on Pollution of the Sea. ACOPS Yearbook 1986-87*. Oxford: Pergamon Press, 1987. P. 41.

⁶³⁶ Esmaeili H. *The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law*. P. 214.

⁶³⁷ Churchill R.R., Lowe A.V. *The Law of the Sea*. P. 155.

⁶³⁸ Ayoade M.A. *Disused Offshore Installations and Pipelines: Towards "Sustainable Decommissioning"* London: Kluwer Law International, 2002. P. 51; Higgins R., *Abandonment of Energy Sites and Structures: Relevant International Law // Themes and Theories / Higgins R. ed.*, Oxford: Oxford University Press, 2009. P. 711; Ong D.M. *International Legal Developments in Environmental Protection: Implications for the Oil Industry // Environmental Technology in the Oil Industry / Orszulik S.T. ed.*, London: Blackie Academic & Professional, 1997. P. 27.

⁶³⁹ Согласно доктрине «десуэтьюд» (лат. *desuetude*), положение международного договора утрачивает юридическую силу без формальной отмены вследствие его неприменения в течение длительного времени. См.: Лукашук И.И. *Современное право международных договоров*. Т. II. Действие международных договоров: в 2 т. М.: Волтерс Клувер, 2004. С. 167; *Случай утраты юридической силы статьи 5(5) Женевской конвенции о континентальном шельфе используется в зарубежных работах как пример, иллюстрирующий доктрину desuetude*. Byers M. *Custom, Power and the Power of Rules: International Relations and Customary International Law*. Cambridge: Cambridge University Press, 1999. P. 173-174; *Chesterman S. Just War or Just Peace? Humanitarian Intervention and International Law*. Oxford: Oxford University Press, 2002. P. 58.

первоначальной цели обязательства – полное устранение установок перестало быть единственным способом, обеспечивающим безопасность судоходства (телеологическое толкование)⁶⁴⁰; а также коренное изменение обстоятельств, связанное с появлением глубоководных платформ, полное удаление которых требовало непредвиденных в 1950-е годы финансовых затрат⁶⁴¹.

Не участвовавшие в Женевской конвенции о континентальном шельфе 1958 года государства не несли обязанности по полному удалению установок, так как положение статьи 5(5) не обрело характера обычно-правовой нормы, поскольку неоднозначная практика удаления установок, а также очевидное отсутствие *opinio juris*, которое проявилось в заявлениях государств шедших вразрез с требованием статьи 5(5), не позволяет говорить о формировании её обычно-правового характера.

Дискуссия о юридической силе положения статьи 5(5) имела место до вступления в силу режима Конвенции 1982 года, который допустил частичное удаление установок. Строго говоря, Женевская конвенция о континентальном шельфе 1958 года остаётся в силе для тех государств, которые не являются сторонами Конвенции 1982 года. В числе таких государств США – одни из лидеров в области морской нефтегазовой добычи⁶⁴².

Анализ истории согласования и практики реализации нормы о полном удалении неиспользуемых морских установок, позволяет заключить, что идея универсального режима, допускающего только единственно возможный способ удаления, не нашла поддержки среди государств. Причина этого заключалась в том, что императивное требование о полном удалении не предполагало скорых технологических изменений, которые существенно расширили географию шельфовой добычи за счёт освоения глубоководных месторождений и ввода в эксплуатацию новых типов стационарных платформ

⁶⁴⁰ Венская Конвенция о праве международных договоров от 23 мая 1969 года // Ведомости Верховного Совета СССР. 1986. № 37. Ст. 263. Ст. 31(1).

⁶⁴¹ Там же. Ст. 62.

⁶⁴² Подробнее о политике США в вопросах вывода их эксплуатации морских нефтегазовых платформ См.: § 4 настоящей главы.

с железобетонным основанием, для которых процедура полного удаления оказалась экономически нецелесообразна.

Требование о полном удалении неиспользуемых морских установок стало своеобразной «тупиковой ветвью» в развитии применимого международно-правового регулирования. Представляется, что дальнейшее развитие требований к удалению установок исходило не из императивной обязанности, предусмотренной статьёй 5(5) Женевской конвенции о континентальном шельфе 1958 года, а из общей обязанности о недопущении создания помех деятельности по использованию моря при осуществлении разведки и разработки континентального шельфа (статья 5(1) Женевской конвенции о континентальном шельфе 1958 года)⁶⁴³. Последнее положение выступило в качестве более подходящей основы для международно-правовых требований, так как предоставило прибрежным государствам свободу в выборе наиболее целесообразного способа удаления неиспользуемых установок в каждом конкретном случае.

2.2. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года

Необходимость в изменении требования о полном удалении установок была признана в 1980 году в ходе третьей Конференции ООН по морскому праву⁶⁴⁴. В качестве альтернативы обсуждался подход, по которому полное удаление неиспользуемых установок потребовалось бы только в тех случаях, когда они создавали опасность для судоходства, осуществления законных видов использования моря или представляли угрозу загрязнения морской среды. Подчёркивалось, что такой подход поможет избежать излишних затрат на полное удаление установок⁶⁴⁵.

⁶⁴³ Положения части 1 статьи 5 Женевской конвенции о континентальном шельфе 1958 года отражают международно-правовую обычай, что было отмечено КМП в ходе работы по кодификации статей по морскому праву. *Commentary to the Articles Concerning the Law of the Sea // 1956 International Law Commission Yearbook, Vol. II. Commentary to Article 71. Para. 5. P. 299.*

⁶⁴⁴ Summary Records of 137th Plenary Meeting. Third United Nations Conference on the Law of the Sea 1973-1982 (26 August 1980). Official Records. Volume XIV. UN Doc. A/CONF.62/SR.137. Para. 86.

⁶⁴⁵ United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary. Volume II / M.H. Nordquist, S. Nandan, S. Rosenne eds., The Hague: Martinus Nijhoff Publishers, 1993. P. 582.

С предложением новой формулировки требования вновь выступила делегация Великобритании⁶⁴⁶. Получив всеобщее одобрение участников⁶⁴⁷, предложенный текст в первоначальном виде был включён в Конвенцию 1982 года⁶⁴⁸. По требованию статьи 60(3), «Покинутые или более неиспользуемые установки или сооружения должны быть убраны в целях обеспечения безопасности судоходства с учётом любых общепринятых международных стандартов, установленных в этой связи компетентной международной организацией. При удалении таких установок или сооружений должным образом учитываются также интересы рыболовства, защиты морской среды, права и обязанности других государств. О глубине, местонахождении и размерах любых установок или сооружений, которые убраны не полностью, даётся надлежащее оповещение». Таким образом, в Конвенции 1982 года содержание прежнего требования к удалению установок было во многом изменено. Отметим ключевые изменения.

Во-первых, статья 60(3) Конвенции 1982 года предоставляет государству большее усмотрение в выборе способов удаления «покинутых или более неиспользуемых установок»⁶⁴⁹. Статья не предписывает удаления установок как такового, а предусматривает лишь применение таких способов удаления, которые в достаточной мере обеспечивают безопасность осуществления иных видов деятельности по использованию моря. Тем самым статья допускает

⁶⁴⁶ Summary Records of 159th Plenary Meeting. Third United Nations Conference on the Law of the Sea 1973-1982 (30 March 1982). Official Records. Volume XVI. UN Doc. A/CONF.62/SR.159. Para. 103.

⁶⁴⁷ Summary Records of 163rd Plenary Meeting. Third United Nations Conference on the Law of the Sea 1973-1982 (31 March 1982). Official Records. Volume XVI. UN Doc. A/CONF.62/SR.163. Paras. 4, 11, 39, 71, 80. Упоминания заслуживает предложение французской делегации о необходимости предусмотреть точные критерии для выбора полного или частичного способа удаления в зависимости от глубины расположения установок. Согласно предложенной Францией формулировке, все установки, располагающиеся на глубине моря 60 или менее метров, должны быть удалены полностью, в остальных же случаях допустимо частичное удаление таким образом, чтобы остатки конструкции не возвышались над поверхностью морского дна более чем на 10 метров. Однако идея закрепления в тексте конвенции чётких критериев не нашла поддержки среди делегаций. France: Amendments. Third United Nations Conference on the Law of the Sea 1973-1982 (13 April 1982). Official Records. Volume XVI. UN Doc. A/CONF.62/L.106. P. 221.

⁶⁴⁸ Memorandum issued by the Collegium on changes incorporated in the draft convention. Third United Nations Conference on the Law of the Sea 1973-1982 (2 April 1982). Official Records. Volume XVI. UN Doc. A/CONF.62/L.93. Annex II.

⁶⁴⁹ Формулировка «покинутые или неиспользуемые установки или сооружения» не определено в тексте Конвенции 1982 года, что критиковалось некоторыми зарубежными исследователями. Peters P., Soons A.H., Zima L.A. Removal of Installations in the Exclusive Economic Zone // Netherlands Yearbook of International Law. 1984. P. 173.

частичное удаление в тех случаях, когда оставленная в море часть установки не создаёт помех. Прибрежные государства получили возможность принимать решение о способе удаления, исходя из оценки технологических аспектов, финансовых затрат и других соображений в каждом конкретном случае. Это разрешило проблему «абсурдности и необоснованности» требования Женевской конвенции о континентальном шельфе 1958 года.

Во-вторых, из формулировки статьи 60(3) Конвенции 1982 года следует, что главный фактор, определяющий выбор способа удаления – это обеспечение безопасности судоходства; остальные факторы – «интересы рыболовства, защита морской среды, а также права и обязанности других государств» – упомянуты лишь второстепенно. Тем не менее, в сравнении с требованиями Женевской конвенции о континентальном шельфе 1958 года, круг факторов, которые необходимо принимать во внимание при принятии решения о способе удаления, заметно расширился.

В-третьих, новый подход, допускающий частичное удаление, требует соблюдения обязанности процедурного характера – прибрежное государство должно надлежащим образом оповещать об угрозе, создаваемой частично удалёнными установками.

В-четвёртых, положения статьи 60(3) распространяются на пространства ИЭЗ. Кроме того, согласно статье 80, аналогичные положения применяются *mutatis mutandis* к пространствам континентального шельфа. Таким образом, требования статьи 60(3) и конкретизирующие её специальные стандарты не применяются к удалению установок, располагающихся в территориальном море, внутренних и архипелажных водах. Решение о способе удаления в пределах этих морских пространств подпадает под суверенитет прибрежного государства и принимается согласно национальному законодательству. Это, однако, не означает полного отсутствия международно-правовых требований применимых к удалению установок в этих видах морских пространств, так как за прибрежным государством сохраняется обязанность предупреждать об опасности для мирного и транзитного прохода в пределах территориального

моря⁶⁵⁰, внутренних⁶⁵¹ и архипелажных вод⁶⁵². Тем самым Конвенция 1982 года предусматривает обязанность оповещения об опасности, связанной с оставленными в море или частично удалёнными установками, во всех видах морских пространств под юрисдикцией прибрежного государства.

2.3. Руководство и стандарты удаления морских установок и сооружений на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне 1989 года

История разработки руководства. Статья 60(3) Конвенции 1982 года не указывает конкретную международную организацию, которая уполномочена на разработку применимых стандартов удаления установок и сооружений. В 1988 году с инициативой разработки таких норм выступила ИМО. Заявление организации об исключительной компетенции в этом аспекте обосновывалось толкованием текста статьи 60(3) Конвенции 1982 года, согласно которому приоритетной целью требования об удалении неиспользуемых морских установок является обеспечение безопасности судоходства, что совпадало с одной из уставных целей ИМО⁶⁵³. Более того, по сложившейся позиции ИМО, «выражение «компетентная международная организация», используемое в Конвенции 1982 года, применяется только к ИМО, и подразумевает исключительный мандат организации как специализированного органа в системе ООН»⁶⁵⁴.

Разработка требований для удаления установок проводилась в рамках Комитета ИМО по безопасности на море. В ходе обсуждения высказывались различные точки зрения о критериях для их частичного удаления. В то время как большинство развивающихся государств выступили против возможности оставления неиспользуемых установок в море, группа ведущих стран морской

⁶⁵⁰ Конвенция 1982 года. Ст. 24(2).

⁶⁵¹ Там же. Ст. 8(2).

⁶⁵² Там же. Ст. 53(3).

⁶⁵³ Convention on the International Maritime Organization of 6 March 1948. Art. 1(a).

⁶⁵⁴ Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization. Study by the Secretariat of the International Maritime Organization (30 January 2014) IMO Doc. LEG/MISC.8. P. 7.

нефтегазовой промышленности поддержала идею о частичном удалении⁶⁵⁵. Так, делегация СССР предлагала допустить такую возможность только для установок, возведённых на глубине не менее 300 метров; делегация США высказывала предложение о согласовании предельной процентной доли морских пространств, в которых бы допускалось частичное удаление; делегация Великобритании выступала за оставление у прибрежных государств права на принятие решения о полном или частичном удалении в каждом конкретном случае⁶⁵⁶. Последний подход, благодаря своей гибкости, был воспринят всеми участниками и лёг в основу концепции стандартов ИМО.

Составленный проект положений об удалении установок получил название «Руководство и стандарты удаления морских установок и сооружений на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне» и был одобрен Комитетом ИМО по безопасности на море в 1989 году (далее – Руководство ИМО 1989 года)⁶⁵⁷. С тем, чтобы требования учитывали упомянутые в статье 60(3) интересы рыболовства и защиту морской среды, было принято решение о направлении проекта на обсуждение компетентным межгосударственным организациям и программам ООН. Так, проект был направлен ЮНЕП, Продовольственной и сельскохозяйственной организации Объединенных Наций (далее – ФАО), представлен Консультативному совещанию участников Лондонской конвенции 1972 года и распространён среди неправительственных природоохранных организаций и ассоциаций нефтегазовой отрасли⁶⁵⁸. Проект был поддержан большинством адресатов.

Критика была выражена только в комментариях ЮНЕП, указавшей на недостаточное внимание к аспектам охраны морской среды. По предложению ЮНЕП необходимо было включить в проект руководства принцип охраны

⁶⁵⁵ Ong D.M. *International Legal Developments in Environmental Protection: Implications for the Oil Industry // Environmental Technology in the Oil Industry* / Orszulik S.T. ed., London: Blackie Academic & Professional, 1997. P. 30.

⁶⁵⁶ Honein. S.E. *The International Law Relating to Offshore Installations and Artificial Islands: An Industry Report*. London: Lloyd's of London Press, 1991. P. 87.

⁶⁵⁷ *Guidelines and Standards for the Removal of Offshore Installations and Structures on the Continental Shelf and in the Exclusive Economic Zone* (4 May 1988) IMO Doc. MSC/ Circ.490. Appendix 2. Annex 1.

⁶⁵⁸ IMO. *Report of the Eleventh Consultative Meeting of Contracting Parties to the London Dumping Convention*. (8 November 1988). IMO Doc. LDC 11/14. Para. 8.1.-8.9.

окружающей среды в качестве одной из главных целей, а также предусмотреть требование о проведении оценки воздействия на морскую среду. Несмотря на замечания ЮНЕП, Комитет ИМО по безопасности на море не стал вносить изменения, и первоначальный проект руководства был принят резолюцией Ассамблеи ИМО⁶⁵⁹.

Наличие у ИМО исключительной компетенции для разработки норм об удалении морских установок представляется спорным⁶⁶⁰, так как компетенция организации ограничена аспектами, касающимися «безопасности на море, эффективности судоходства, предотвращения загрязнения с судов морской среды»⁶⁶¹. Удаление установок, используемых для освоения ресурсов морского дна, помимо безопасности судоходства затрагивает охрану морской среды и интересы рыболовства. Последние два аспекта очевидно не входят в сферу ведения организации. Описанная процедура разработки Руководства ИМО 1989 года не могла обеспечить компетентного представительства для составления норм, которые бы гарантировали охрану всех затрагиваемых интересов, поскольку компетентные международные организации в области природоохраны и рыболовства получили проект руководства лишь после его одобрения Комитетом ИМО по безопасности на море, тем самым лишившись возможности принять участие в его разработке на ранних этапах.

Тем не менее, по превалирующему в академическом сообществе мнению, отсутствие исключительной компетенции не препятствует применению норм руководства на практике. По словам бывшего председателя Международного суда ООН Р. Хиггингс, главный вопрос состоит не в наличии или отсутствии у ИМО компетенции в данном вопросе, а в том, смогут ли разработанные ей

⁶⁵⁹ Guidelines and Standards for the Removal of Offshore Installations and Structures on the Continental Shelf and in the Exclusive Economic Zone. (19 October 1989) IMO Assembly Resolution A.672(16), Annex.

⁶⁶⁰ По замечанию некоторых зарубежных исследователей, проблема компетенции ИМО является следствием несовершенства формулировки статьи 60(3) Конвенции 1982 года, указывающей на приоритет безопасности судоходства над другими аспектами, что позволило ИМО заявить о своей исключительной компетенции. Brown E.D. *International Law of the Sea, Volume I. Introductory Manual*. Aldershot: Dartmouth, 1994. P. 263; Becker-Weinberg V. *Joint Development of Hydrocarbon Deposits in the Law of the Sea*. Berlin: Springer, 2014. P. 85.

⁶⁶¹ Convention on the International Maritime Organization of 6 March 1948 // United Nations Treaty Series. 1958. Vol. 289. P. 48-79. Art. 1(a).

стандарты консолидировать практику государств⁶⁶². В этом ключе рассуждает и судья Международного трибунала по морскому праву Чжиго Гао. Признавая все недостатки руководства, он оценивает его положительно, подчёркивая «практичность» разработанных норм для их применения⁶⁶³.

Представляется невозможным назвать «компетентную международную организацию», способную единолично разработать комплекс стандартов, который бы в равной степени отвечал интересам судоходства, охраны окружающей среды и рыболовства. Возможным решением могло бы стать сотрудничество ИМО с ФАО и ЮНЕП на ранних этапах разработки. Принятое без участия этих компетентных организаций, Руководство ИМО 1989 года может претендовать на статус «общепризнанных международных стандартов» по смыслу статьи 60(3) исключительно в части требований, обеспечивающих безопасность судоходства. В дальнейшем исследовании Руководство ИМО 1989 года рассматривается с учётом этого допущения.

Содержание Руководства ИМО 1989 года. По общему принципу, решение о способе удаления неиспользуемых установок должно приниматься прибрежным государством в каждом конкретном случае исходя из комплекса факторов⁶⁶⁴. Руководство к принятию государством такого решения, а также непосредственные стандарты удаления можно обобщить следующим образом:

- По общему правилу, все неиспользуемые морские установки должны быть удалены⁶⁶⁵;
- Установки, возведённые на глубинах менее 75 метров или 100 метров после 1 января 1998 года, весом опорной части менее чем 4000 тонн

⁶⁶² Higgins R., Abandonment of Energy Sites and Structures: Relevant International Law // Journal of Energy & Natural Resources Law. 1993. № 11. P. 11.

⁶⁶³ Gao Z. International Law on Offshore Abandonment: Recent Developments, Current Issues and Future Directions // Environmental Regulation of Oil and Gas / Z. Gao ed. London: Kluwer Law International, 1998. P. 155-156.

⁶⁶⁴ Поскольку Руководство ИМО развивает положения статьи 60(3) Конвенции 1982 года, его действие распространяется в пределах ИЭЗ и континентального шельфа. Следовательно, его нормы не применяются к объектам в территориальном море, внутренних и архипелажных водах.

⁶⁶⁵ Guidelines and Standards for the Removal of Offshore Installations and Structures on the Continental Shelf and in the Exclusive Economic Zone. (19 October 1989) IMO Assembly Resolution A.672(16). Annex. Para. 1.1.

подлежат полному удалению⁶⁶⁶, за исключением случаев, когда полное удаление:

- технологически невозможно;
 - требует чрезмерных затрат;
 - подразумевает неприемлемые риски для жизни и здоровья задействованного персонала;
 - представляет угрозу морской среде⁶⁶⁷;
- В случае частичного удаления установки, производится демонтаж всех конструкций до 55-метровой отметки ниже уровня моря⁶⁶⁸;
 - Все типы установок, вводимых в эксплуатацию с 1 января 1998 года, должны быть спроектированы с расчётом на полное удаление по окончании их использования⁶⁶⁹.

Помимо технических положений, Руководство ИМО 1989 года содержит комплекс норм процессуального характера, указывающих на необходимость соблюдения предосторожного подхода, организации должного оповещения и наблюдения за исполнением стандартов⁶⁷⁰, а также обеспечения разрешения вопросов, связанных с ответственностью в случае причинения вреда⁶⁷¹. Из формулировок всех процессуальных норм следует, что их основной целью является обеспечение безопасности судоходства.

Анализируя нормы Руководства ИМО 1989 года, некоторые зарубежные исследователи приходили к выводу, что дальнейшее развитие международно-правового регулирования должно привести к установлению универсальной нормы о полном удалении⁶⁷². В качестве аргумента они приводили требование

⁶⁶⁶ Ibid. Para. 3.1. - 3.2.

⁶⁶⁷ Эти исключения не распространяются на установки и сооружения, располагающиеся в международных проливах, на маршрутах движения судов в архипелажных водах, в системах движения судов, установленных ИМО и вблизи таковых. В этих случаях неиспользуемые объекты подлежат полному удалению. Ibid. Para. 3.5.

⁶⁶⁸ Ibid. Para. 3.6.

⁶⁶⁹ Ibid. Para. 3.13.

⁶⁷⁰ Ibid. Para. 1.3, 3.9, 3.8, 3.10.

⁶⁷¹ Ibid. Para. 3.11.

⁶⁷² Esmaeili H. The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law. P. 205; Igiehon M.O., Park P. Evolution of International Law on the Decommissioning of Oil and Gas Installations // International Energy Law and Taxation Review. 2001. № 9. P. 212; Gao Z. International Law on Offshore Abandonment: Recent Development, Current Issues and Future Directions // Environmental Regulation of Oil and Gas / Z. Gao ed., London: Kluwer Law International, 1998. P. 152-153.

о проектировании установок, возводимых с 1 января 1998 года, с расчётом их полного удаления по окончании использования. Однако это предположение не только не подтвердилось на практике, но и не имеет оснований, поскольку те же нормы Руководства ИМО 1989 года допускают частичное оставление установок на морском дне, а также практику их повторного использования в новых целях, оставляя возможность для поиска альтернативных способов удаления.

Юридическая сила Руководства ИМО 1989 года. Исходя из статьи 60(3) Конвенции 1982 года и резолюции ИМО, утвердившей руководство⁶⁷³, его положения должны «приниматься во внимание» при вынесении решения об удалении. Строго говоря, руководство имеет рекомендательный характер и представляет пример «мягкого права»⁶⁷⁴. Содержащиеся в руководстве стандарты, получают обязательную юридическую силу только в случае их имплементации в законодательство государств, а также при их включении в обязательные положения международных договоров. При этом Руководство ИМО 1989 года указывает только минимальные стандарты, что не исключает установление более высоких национальных или региональных требований.

Руководство ИМО 1989 года как «общепринятые международные стандарты». Указывая на важность согласования специальных требований, положения статьи 60(3) Конвенции 1982 года отсылают к так называемым «общепринятым международным стандартам» (англ. – *Generally Accepted International Standards*). Можно ли рассматривать нормы Руководства ИМО 1989 года в качестве таковых?

⁶⁷³ Guidelines and Standards for the Removal of Offshore Installations and Structures on the Continental Shelf and in the Exclusive Economic Zone (19 October 1989) IMO Assembly Resolution A.672(16). Para. 2.

⁶⁷⁴ Рекомендательный характер Руководства подвергался критике некоторыми зарубежными авторами. По мнению судьи Чжиго Гао, допустимая степень отступления от стандартов Руководства настолько велика, что может привести к установлению государствами требований, которые не соотносятся с целями документа. Это делает Руководство ИМО неэффективным и не позволяет сформировать единство международной практики. Gao Z. *International Law on Offshore Abandonment: Recent Developments, Current Issues and Future Directions // Environmental Regulation of Oil and Gas / Z. Gao ed.* London: Kluwer Law International, 1998. P. 165; Ayoade M.A. *Disused Offshore Installations and Pipelines: Towards "Sustainable Decommissioning"* London: Kluwer Law International, 2002. P. 62.

Вопрос о том, какие именно международные стандарты можно считать «общепринятыми» для целей Конвенции 1982 года, долгое время вызывает дискуссию в международно-правовой доктрине⁶⁷⁵. Отдельное рассмотрение концепции «общепринятых международных стандартов» не входит в задачи настоящей работы, поэтому, оставляя за рамками исследования этот аспект, определим, что для целей дальнейшего анализа необходимыми условиями для признания стандартов в качестве «общепринятых» являются:

1. любая форма формального признания стандартов государствами;
2. имплементация стандартов в национальное законодательство;
3. непосредственное применение стандартов на практике.

Рассмотрим практику применения Руководства ИМО 1989 года в свете названных критериев⁶⁷⁶. Следует признать, что национальные требования к удалению нефтегазовых установок, отвечают нормам Руководства ИМО 1989 года. Так, в соответствии с национальными планами прибрежных государств, подавляющая доля неиспользуемых установок, удалённых в Мексиканском

⁶⁷⁵ В 2001 году к некоторым заключениям о правовой природе «общепринятых международных стандартов» пришла Ассоциация международного права. Согласно её выводам, применение концепции «общепринятых международных стандартов» в Конвенции 1982 года «направлено на придание обязательной юридической силы определённым нормам, которые не включены в международные договоры, но, несмотря на это, признаются большинством государств. Вместе с тем «общепринятые международные стандарты» не имеют характера обычая, или нормативного акта, имеющего обязательную юридическую силу для государств. Такие стандарты основываются, главным образом, на практике государств. Правовая природа и статус документов, содержащих такие нормы и стандарты, носит второстепенное значение». Из выводов Ассоциации следует, что речь идёт о всеобщем признании в практике государств отдельных норм или стандартов, а не всего международно-правового акта, содержание которого они составляют. International Law Association. Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution. Final Report represented at the 69th Conference of the International Law Association held in London (25-29 July 2000) // *Vessel-Source Pollution and Coastal State Jurisdiction: The Work of the ILA Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution (1991-2000)* / E. Franckx ed. The Hague: Martinus Nijhoff Publishers, 2001. P. 107; Стандарты Руководства ИМО 1989 года рассматриваются в контексте анализа правовой природы «общепринятых международных стандартов» в ряде современных исследований. См.: Redgwell C. Mind the Gap in the GAIRS: The Role of Other Instruments in LOSC Regime Implementation in the Offshore Energy Sector // *Energy from the Sea: An International Law Perspective on Ocean Energy* / N. Bankes, S. Trevisanut eds. Leiden: BRILL, 2015. P. 48-50; Liu N. Protection of the Marine Environment from Offshore Oil and Gas Activities / *Research Handbook on International Marine Environmental Law* / R. Rayfuse ed. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2015. P. 197.

⁶⁷⁶ Приведённые критерии сформулированы американским профессором Б. Оксманом в одной из наиболее авторитетных работ по проблемам концепции «общепринятых международных стандартов». См.: Oxman B. The Duty to Respect Generally Accepted International Standards // *New York University Journal of International Law and Politics*. 1991. № 24. P. 141.

заливе⁶⁷⁷, Средиземном море⁶⁷⁸, и акваториях северо-восточной Атлантики⁶⁷⁹, была демонтирована полностью. О формальном признании норм руководства свидетельствует включение его требований в рекомендательные стандарты ФАО в области рыболовства⁶⁸⁰, а также отсылка к его нормам в нормативно-правовых актах ЕС⁶⁸¹.

Оценивая непосредственное применение стандартов Руководства ИМО 1989 года на практике, следует учитывать, что опыт реализации проектов по удалению неиспользуемых платформ сегодня ограничивается несколькими акваториями (Мексиканский залив, Северное и Средиземное море). Практика других регионов мира пока сводится к единичным проектам. В этой связи не представляется возможным говорить о её глобальном характере, поскольку большую часть работы по удалению неиспользуемых нефтегазовых платформ ещё предстоит осуществить⁶⁸². Между тем региональный характер практики не представляется препятствием для оценки стандартов Руководства ИМО 1989 года как «общепринятых». В данном аспекте настоящее исследование придерживается подхода, согласно которому достижение теми или иными стандартами необходимой степени всеобщего признания следует оценивать не столько исходя из общего числа государств, применяющих эти стандарты (англ. *quantitative majority*), сколько из учёта практики тех государств, чьи

⁶⁷⁷ С момента вывода из эксплуатации первой нефтяной платформы в 1973 году до настоящего времени в акватории залива было удалено более 4000 различных типов установок. Согласно официальной статистике, в период с 2002 года по настоящее время, большая их часть выведенных из эксплуатации объектов была удалена полностью (2840 из 3353), значительная доля была преобразована в искусственные рифы (431), или использована повторно (102). Bureau of Safety and Environmental Enforcement. Statistics for Decommissioned Platforms on the OCS. URL: <https://www.bsee.gov/what-we-do/environmental-focuses/decommissioning/decommissioning-statistics> (дата обращения: 24.02.20).

⁶⁷⁸ Не считая нескольких исключительных случаев, проекты по выводу из эксплуатации в Великобритании, Норвегии, Дании, Франции, Германии, Италии, Ирландии, Испании, Греции соответствовали минимальным стандартам Руководства ИМО 1989 года. Ayoade M.A. *Disused Offshore Installations and Pipelines: Towards "Sustainable Decommissioning"* London: Kluwer Law International, 2002. P. 111.

⁶⁷⁹ По статистике на 2015 год, 156 нефтегазовых установок были выведены из эксплуатации. 2015 Update of the Inventory of Oil and Gas Offshore Installations in the OSPAR Maritime Area / OSPAR Commission, 2015. P. 4. URL: <https://www.ospar.org/documents?v=7374> (дата обращения: 24.02.20).

⁶⁸⁰ FAO Technical Guidelines for Responsible Fisheries № 1. Fishing operations. Rome: FAO, 1996. Annex 5.

⁶⁸¹ Commission for the European Communities. Communication from the Commission to the Council and the European Parliament on Removal and Disposal of Disused Offshore Oil and Gas Installations (18 February 1998) COM (1998) 49 final. Para. 2.5, 3.2, 4.3.1, 4.5.1, 5.7.

⁶⁸² Задачей ближайших десятилетий станет удаление по меньшей мере 7000 нефтегазовых установок по всему миру. Day M.D., Gusmitta A. *Decommissioning of Offshore Oil and Gas Installations // Environmental Technology in the Oil Industry / Orszulik S. ed., Cham: Springer, 2016. P. 281.*

интересы в наибольшей степени зависят от их применения (англ. *functional majority*)⁶⁸³. Так, в случае с Руководством ИМО 1989 года, важным значением обладает практика ведущих стран морской нефтегазовой промышленности.

Представляется, что описанная выше практика применения Руководства ИМО 1989 года позволяет утверждать, что некоторые его стандарты можно рассматривать в качестве «общепринятых международных стандартов» для целей Конвенции 1982 года. Необходимо подчеркнуть, что это заключение справедливо только для тех стандартов руководства, которые направлены на обеспечение безопасности судоходства. Учитывая тот факт, что стандарты ИМО – это единственные в своём роде международно-правовые требования к удалению морских установок, перспективу их применения в будущем трудно подвергнуть сомнению.

3. Развитие международно-правовых требований к утилизации нефтегазовых платформ в море

Реализация первых проектов по выводу из эксплуатации нефтегазовых платформ показала, что захоронение в море представляет наименее затратную альтернативу транспортировке элементов установок на берег и последующей их утилизации на суше. Международно-правового регулирования подобной практики не было предусмотрено конвенциями по морскому праву 1958 года, так как Женевская конвенция о континентальном шельфе 1958 года содержала нормы об удалении неиспользуемых установок, оставляя неурегулированным вопрос об их последующей утилизации.

Эта проблема стала предметом межгосударственного сотрудничества в 1970-х годах. Развитие международно-правовых требований к захоронению конструкций удалённых нефтегазовых платформ в море происходило в рамках

⁶⁸³ Аналогичный подход применялся Международным судом ООН при оценке практики государств для определения обычно-правовой природы норм международного права. См.: *North Sea Continental Shelf cases* (Federal Republic of Germany v. Denmark; Federal Republic of Germany v. the Netherlands). Judgment of 20 February 1969. ICJ Reports. 1969. P. 3, Para. 74.

режима Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года (далее – Лондонская конвенция 1972 года).

Проследим развитие применимых требований, подразделив анализ на три этапа, связанных с принятием норм Лондонской конвенции 1972 года (§ 3.1), Конвенции 1982 года (§ 3.2) и Протокола 1996 года об изменении Лондонской конвенции 1972 года (§ 3.3).

3.1. Лондонская конвенция 1972 года

Утилизация платформ как «сброс». Согласно Лондонской конвенции 1972 года, в содержание понятия «сброс» включается «любое преднамеренное захоронение в море [...] платформ или других искусственно сооружённых в море конструкций»⁶⁸⁴. Следовательно, затопление удалённых нефтегазовых платформ с целью их утилизации, по общему правилу, подпадает под действие конвенции. Это положение требует двух замечаний.

Во-первых, из формулировки «преднамеренное захоронение в море» неочевидно, является ли «сбросом» оставление неиспользуемой платформы на месте (лат. *in situ*). С точки зрения, распространённой в первые годы после подписания конвенции, её положения не распространяются на брошенные платформы, так как их оставление на месте не подразумевает каких-либо процедур, свидетельствующих о «преднамеренном захоронении». Кроме того, подчёркивалось, что обязательство об охране морской среды уже было предусмотрено в Руководстве ИМО 1989 года, и потому не существовало необходимости в урегулировании этого аспекта в Лондонской конвенции 1972 года⁶⁸⁵. Окончательные разъяснения по данному вопросу были сделаны на консультативном собрании участников Лондонской конвенции в 1990 году, где большинство делегаций выразили противоположную позицию, согласно которой принятие решения об оставлении установки в море тождественно

⁶⁸⁴ Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов от 29 декабря 1972 года. Ст. III(3)(a)(ii).

⁶⁸⁵ Ad Hoc Group of Legal Experts on Dumping, Report of the Fifth Meeting of the Ad Hoc Group of Legal Experts on Dumping (7 August 1991), IMO Doc. LDC/LG 5/10. Para. 7.2.3.

принятию решения о её захоронении⁶⁸⁶. Иными словами, заброшенные платформы подпадают под категорию «сброс» по смыслу Лондонской конвенции 1972 года.

Во-вторых, согласно Лондонской конвенции 1972 года, из понятия «сброс» исключается «помещение материалов для целей иных, чем их простое удаление, при условии, что это не противоречит целям настоящей Конвенции»⁶⁸⁷. Согласно выводам Консультативного совещания государств-участников, все случаи затопления платформ путём опрокидывания на месте или укладки на морское дно в другом районе для использования конструкций в новых целях подпадают под данное исключение и, следовательно, не представляют «сброс» при условии, что «такая деятельность не противоречит целям конвенции». Исходя из этого, оценка соответствия такого рода деятельности режиму конвенции остаётся на усмотрение прибрежного государства в каждом конкретном случае⁶⁸⁸.

Последнее заключение не получило всеобщего одобрения. Так, делегации Германии и Нидерландов выступили с противоположной точкой зрения, заявив, что толкование целей договора отдельными государствами в каждом конкретном случае недопустимо, а практика преобразования платформ в искусственные рифы сама по себе противоречит целям договора⁶⁸⁹. Согласно этому подходу, подобная деятельность не исключается из понятия «сброс» и должна осуществляться в соответствии с полным комплексом требований Лондонской конвенции 1972 года. Так, отсутствие понятного международно-правового регулирования деятельности по преобразованию неиспользуемых нефтегазовых платформ для новых целей стало очевидным до 1990-х годов.

⁶⁸⁶ Report of the Thirteenth Consultative Meeting of Contracting Parties to the London Dumping Convention. (18 December 1990). IMO Doc. LDC 13/15. Para. 7.4.

⁶⁸⁷ Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов от 29 декабря 1972 года. Ст. III (1)(b)(ii).

⁶⁸⁸ Report of the Thirteenth Consultative Meeting of Contracting Parties to the London Dumping Convention. (18 December 1990). IMO Doc. LDC 13/15. Para. 7.5.

⁶⁸⁹ Согласно позиции Германии, практика преобразования нефтегазовых платформ для новых целей не способствует эффективной борьбе с загрязнением морской среды, а также создаёт препятствия законным видам использования моря. Higgins R. Abandonment of Energy Sites and Structures: Relevant International Law // Themes and Theories / Higgins R. ed., Oxford: Oxford University Press, 2009. P. 715.

До настоящего момента вопрос о применимом регулировании остаётся открытым. Исследованию этой проблемы посвящён § 4 настоящей главы.

Требования Лондонской конвенции 1972 года. Морские нефтегазовые платформы представляют собой громоздкие металлоконструкции, затопление которых может препятствовать осуществлению судоходства и рыболовства. По данному критерию затапливаемые платформы попадают в так называемый «серый список» Лондонской конвенции 1972 года. Захоронение отходов этой категории в море допустимо, однако требует «предварительного специального разрешения», которое выдаётся уполномоченным органом государства⁶⁹⁰.

Принятие решения о выдаче разрешения осуществляется по правилам, предусмотренным в конвенции. Это решение принимается на основе оценки воздействия на окружающую среду, которая должна включать анализ целого ряда факторов⁶⁹¹, в числе которых:

- состав и свойства затапливаемых материалов;
- характеристика места захоронения;
- применяемые методы затопления;
- потенциальный эффект на морскую среду;
- влияние на осуществление различных видов использования моря;
- оценка возможности утилизации установки на суше.

Описанные требования Лондонской конвенции 1972 года действуют во всех морских пространствах за исключением внутренних вод⁶⁹². Участники обязаны применять требования конвенции к судам, зарегистрированным под своим флагом, а также к судам, загруженным материалами для сброса в пределах своего территориального моря⁶⁹³. Таким образом обеспечивается максимальное распространение требований конвенции, что имеет особенно важное значение в рассматриваемом контексте, поскольку предупреждает

⁶⁹⁰ Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов от 29 декабря 1972 года. Ст. IV(1)(b).

⁶⁹¹ Там же. Приложение III.

⁶⁹² Там же. Ст. III (3).

⁶⁹³ Там же. Ст. VI (2).

неконтролируемое затопление нефтегазовых платформ, в том числе, в морских пространствах за пределами юрисдикции прибрежных государств.

3.2. Конвенция по морскому праву 1982 года

Лондонская конвенция 1972 года была подписана незадолго до начала Третьей конференции ООН по морскому праву. Её основные положения были приняты за основу при разработке статей Конвенции 1982 года, касающихся захоронения отходов в море⁶⁹⁴. Определение понятия «сброс» в Конвенции 1982 года почти полностью повторяет формулировку Лондонской конвенции 1972 года, и в равной степени включает захоронение в море неиспользуемых нефтегазовых платформ⁶⁹⁵.

В статье 210 Конвенции 1982 года повторяется концепция регулирования Лондонской конвенции 1972 года – захоронение отходов в море не запрещено как таковое и допустимо с разрешения прибрежного государства в пределах территориального моря, ИЭЗ, а также континентального шельфа⁶⁹⁶. Благодаря широкому признанию Конвенции 1982 года, общие требования статьи 210, применимые к утилизации нефтегазовых установок в море, по мнению ряда исследователей, обладают статусом международного обычая⁶⁹⁷.

Требования, по которым должно осуществляться захоронение, «должны быть не менее эффективными в предотвращении, сокращении и сохранении под контролем такого загрязнения, чем глобальные нормы и стандарты»⁶⁹⁸. В этом случае в Конвенции 1982 года применяется отсылка к упомянутым выше «общепринятым международным стандартам» (См.: §2.3 настоящей главы).

⁶⁹⁴ United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary. Volume II / M.H. Nordquist, S. Nandan, S. Rosenne eds., The Hague: Martinus Nijhoff Publishers, 1993. P. 31-33, 42.

⁶⁹⁵ Конвенция 1982 года. Ст. 1(1)(5).

⁶⁹⁶ Там же. Ст. 210(5); Примечательной особенностью режима Конвенции 1982 года является то, что принятие решения о захоронении на морском дне должно приниматься при участии государств, чьи интересы могут быть затронуты. Таким образом, права прибрежного государства в аспекте удаления нефтегазовых установок несколько ограничены в сравнении с «исключительным» правом их сооружения.

⁶⁹⁷ Esmaili H., Grigg B. Pollution from Dumping // The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume III: Marine Environmental Law and International Maritime Security Law / D. Attard, M. Fitzmaurice, N. Martinez, R. Hamza eds. Oxford: Oxford University Press, 2016. P. 80.

⁶⁹⁸ Конвенция 1982 года. Ст. 210(6). Аналогичная отсылка к «применимым международным нормам и стандартам» содержится в статье 216(1) об обеспечении выполнения законов и правил, касающихся захоронения.

В качестве таковых выступают нормы Лондонской конвенции 1972 года. На сегодняшний день не высказывается сомнений в универсальном признании её положений: участниками договора являются 87 государств, в числе которых состоят почти все государства, ведущие разработку морских нефтегазовых месторождений⁶⁹⁹. Модель регулирования Лондонской конвенции 1972 года, определяющая затопление платформ в море как «сброс», была воспринята в региональных международных договорах об охране морской среды Северо-восточной Атлантики⁷⁰⁰, Балтийского⁷⁰¹, Средиземного⁷⁰² и Чёрного морей⁷⁰³, а также акватории южной части Тихого океана⁷⁰⁴. Как следствие, государства, которые ратифицировали Конвенцию 1982 года, вне зависимости от участия в Лондонской конвенции 1972 года, обязаны следовать требованиям последней как «общепринятым международным стандартам»⁷⁰⁵. Таким образом, можно заключить, что Конвенция 1982 года лишь утвердила требования Лондонской конвенции 1972 года, включив их в единый международно-правовой режим регулирования Мирового океана.

⁶⁹⁹ Parties to the London convention and Protocol. URL: <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/LCLP/Documents/Parties%20LC%20and%20LP%20Oct%202017.pdf> (дата обращения: 24.02.20).

⁷⁰⁰ Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic of 22 September 1992. Art. 1(f)(ii)(2).

⁷⁰¹ Конвенция по защите морской среды Балтийского моря предусматривает наиболее строгий региональный режим утилизации, определяющий, что «неиспользуемые на шельфе установки [...] полностью извлекались и перемещались на берег под ответственность владельца». Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area of 9 April 1992. Annex VI. Regulation 8.

⁷⁰² Protocol for the Prevention and Elimination of Pollution of the Mediterranean Sea by Dumping from Ships and Aircraft or Incineration at Sea of 16 February 1976 // United Nations Treaty Series. 1978. Vol. 1102. P. 92-97, Art. 4(2), Annex.

⁷⁰³ Convention on the Protection of the Black Sea against Pollution of 21 April 1992. Art. 2(3); Protocol on the Protection of the Black Sea Marine Environment Against Pollution by Dumping (21 April 1992). URL: <http://www.blacksea-commission.org/convention-protocols.asp#Dumping> (дата обращения: 24.02.20).

⁷⁰⁴ Convention for the Protection of the Natural Resources and Environment of the South Pacific Region of 24 November 1986 // International Legal Materials. 1986. Vol. 26. P. 38-76, Art. 2(b); Protocol for the Prevention of Pollution of the South Pacific Region by Dumping of 25 November 1986 // UNEP Register of International Treaties and Other Agreements in the Field of the Environment. 1996. P. 344-347.

⁷⁰⁵ В год вступления в силу Конвенции 1982 года Консультативное собрание государств-участников запросило Секретариат ИМО обратиться к государствам, не являющимся сторонами Лондонской конвенции 1972 года, с призывом следовать её требованиям. Report of the Seventeenth Consultative Meeting of Contracting Parties to the London Dumping Convention. (18 December 1994). IMO Doc. LDC 17/14. Para. 2.5 - 2.10.

3.3. Протокол 1996 года об изменении Лондонской конвенции 1972 года

Разработка Протокола 1996 года. Намерение о внесении существенных изменений в режим регулирования, установленный Лондонской конвенцией 1972 года, было подтверждено государствами-участниками в 1993 году⁷⁰⁶. Проблема затопления неиспользуемых морских установок оказалась одной из причин для её пересмотра. Так, в рамках конвенции оставался неразрешённым вопрос о распространении её положений на оставленные в море платформы⁷⁰⁷.

Однако, ключевым обстоятельством, повлиявшим на пересмотр модели регулирования, стал международный резонанс, связанный с выданным в 1995 году разрешением Великобритании на затопление нефтяной платформы *Brent Spar*⁷⁰⁸. Прецедент рассматривался в рамках двух международных форумов. На Четвёртой международной конференции по охране Северного моря в 1995 году большинством прибрежных стран акватории была принята декларация, по которой утилизация нефтегазовых платформ могла быть осуществлена только на суше⁷⁰⁹. Аналогичное решение было принято большинством стран-участников региональной Конвенции о предотвращении загрязнения морской среды путём сброса веществ с судов и летательных аппаратов 1972 года (далее – Конвенция Осло 1972 года)⁷¹⁰. Решением комитета конвенции был наложен

⁷⁰⁶ Report of the Sixteenth Consultative Meeting of Contracting Parties to the London Dumping Convention. (15 December 1993). IMO Doc. LDC 16/14. Annex II. Resolution LC.48(16). Para. 1.

⁷⁰⁷ С инициативой внесения изменений, утоняющих положения режима конвенции в этом аспекте, выступила делегация Германии. Draft Protocol of 1996 Relating to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972. Report of the Eighteenth Consultative Meeting of Contracting Parties to the London Dumping Convention. (4-8 December 1995). IMO Doc. LDC 18/11. Annex III. P. 2.

⁷⁰⁸ Компанией-оператором *Shell* было получено разрешение на затопление нефтедобывающей платформы *Brent Spar* в соответствии с законодательством Великобритании. Решение о затоплении вызвало протестные акции природоохранной организации *Greenpeace*, поставившей под сомнение оценку оператора, согласно которой затопление платформы в море являлось наиболее экологически безопасным способом утилизации. Бурная реакция общественности привела к осуждению соседними государствами решения Великобритании. Тем не менее, несмотря на разрешение парламента Великобритании, руководство компании приняло решение отменить затопление и поступить согласно рекомендации экологов. В 1998 году платформа *Brent Spar* была утилизирована на суше. Owen P., Rice T. Decommissioning the Brent Spar. London: Spon Press, 2003. P. 112.

⁷⁰⁹ Ministerial Declaration of the Fourth International Conference on the Protection of the North Sea (8-9 June 1995) Para. 54 (i). URL: https://www.ospar.org/site/assets/files/1239/4nsc-1995_esbjerg-declaration-1.pdf (дата обращения: 24.02.20). Великобритания и Норвегия не поддержали позицию большинства делегаций, заявив, что, с точки зрения охраны окружающей среды, транспортировка на сушу не является наилучшим способом утилизации для всех типов платформ.

⁷¹⁰ Действие конвенции распространялось на акваторию северо-восточной Атлантики. Convention for the Prevention of Marine Pollution by Dumping from Ships and Aircraft of 15 February 1972. Art. 2. Сторонами

мораторий на утилизацию нефтегазовых установок в море⁷¹¹. При этом оба названных акта провозгласили намерение государств-участников предпринять скоординированные действия с целью пересмотра положений Лондонской конвенции 1972 года, результатом которого должно было стать установление безусловного требования об утилизации всех неиспользуемых нефтегазовых установок на суше.

Ввиду данных обстоятельств делегация Дании внесла на рассмотрение Консультативного совещания государств-участников Лондонской конвенции 1972 года проект резолюции «Об утилизации морских установок», который предполагал наложение моратория на утилизацию в море всех выводимых из эксплуатации объектов до внесения изменений в конвенцию. Предполагалось, что новый режим регулирования наложит полный запрет на утилизацию нефтегазовых установок в море⁷¹². Предложенный мораторий был поддержан большинством участников Конвенции Осло 1972 года и рядом других стран⁷¹³.

В роли главных противников моратория выступили Великобритания и Норвегия. Их аргументация заключалась в том, что предложение о запрете утилизации установок в море было лишено научного обоснования. Кроме того, способ наземной утилизации не мог быть применён для всех моделей нефтегазовых платформ. В качестве альтернативы был предложен подход, по которому решение о способе утилизации должно приниматься в отношении каждой конкретной установки, исходя из на научно-обоснованной системы критериев, обеспечивающей охрану окружающей среды⁷¹⁴. Эта аргументация

договора на тот момент являлись Бельгия, ФРГ, Дания, Испания, Финляндия, Франция, Великобритания, Ирландия, Норвегия, Нидерланды, Португалия и Швеция.

⁷¹¹ OSCOM Decision 95/1 on the Disposal of the Offshore Installations (29 June 1995) // *Manual of European Environmental Law* / A. Kiss, D. Shelton eds. Cambridge: Cambridge University Press, 1997. P. 379-380. Para. 1. Решение не было поддержано Великобританией и Норвегией. Оба государства заявили оговорки в отношении положения о безусловном запрете утилизации установок в море. Учитывая, что подавляющее число установок, располагающихся в пределах действия Конвенции Осло 1972 года, находилось под юрисдикцией этих государств, решение о наложении моратория не имело большого практического значения. Frank V. *The European Community and Marine Environmental Protection in the International Law of the Sea: Implementing Global Obligations at the Regional Level*. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2007. P. 300.

⁷¹² Report of the Eighteenth Consultative Meeting of Contracting Parties to the London Dumping Convention. (4-8 December 1995). IMO Doc. LDC 18/11. Para. 3.1.

⁷¹³ Помимо 10 государств-участников Конвенции Осло 1972 года, идею моратория поддержали делегации из Исландии и Новой Зеландии. Ibid. Para. 3.3.

⁷¹⁴ Ibid. Para. 3.2.

оказалась убедительной и большинство участников Лондонской конвенции 1972 года в итоге не поддержали идею о полном запрете. Консультативное совещание пришло к заключению, что наложение моратория неприемлемо ввиду начатого переговорного процесса о внесении изменений в конвенцию⁷¹⁵.

Представляется, что исход данной дискуссии задал вектор дальнейшего развития применимых международно-правовых требований. Международным сообществом была признана необходимость установления такой модели регулирования, которая бы гарантировала прибрежным странам известную степень свободы в выборе оптимального способа утилизации в отношении каждой конкретной нефтегазовой установки.

В 1996 году поправки были приняты в формате Протокола об изменении Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года (далее – Протокол 1996 года). Протокол 1996 года принимался с целью полностью заменить Лондонскую конвенцию 1972 года, вследствие чего его нормы превалируют в отношениях между государствами-участниками протокола, которые также являются сторонами конвенции. При этом Протокол 1996 года является самостоятельным международно-правовым соглашением, открытым для подписания всеми странами вне зависимости от их участия в Лондонской конвенции 1972 года. Таким образом, со вступления Протокола 1996 года в силу (в 2006 году) на универсальном уровне действует два параллельных режима с различным составом участников. Между тем, так как большинство государств является сторонами обоих режимов⁷¹⁶, Консультативные совещания участников конвенции и протокола проводятся совместно⁷¹⁷.

Требования Протокола 1996 года. Определение понятия «сброс», что установлено в Протоколе 1996 года, по большей части повторяет определение

⁷¹⁵ Ibid. Para. 3.4.

⁷¹⁶ Российская Федерация является участником Лондонской конвенции 1972 года, но не является участником Протокола 1996 года. Parties to the London convention and Protocol. URL: <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/LCLP/Documents/Parties%20to%20the%20LCLP%20February%202019.pdf> (дата обращения: 24.02.20).

⁷¹⁷ Sands P., Peel J. Principles of International Environmental Law. Cambridge: Cambridge University Press, 2018. P. 480.

Лондонской конвенции 1972 года и также распространяется на захоронение в море нефтегазовых платформ. Нововведением стало прямое указание на то, что понятие «сброс» подразумевает «любое оставление или опрокидывание на месте платформ или других искусственно сооружённых в море конструкций с единственной целью преднамеренного удаления»⁷¹⁸.

Важные изменения коснулись требований к захоронению отходов в море. В отличие от модели Лондонской конвенции 1972 года, основывающейся на установлении запрещённых и разрешённых для сброса перечней отходов и материалов, модель регулирования Протокола 1996 года исходит из принципа «запрещено всё, что не разрешено»⁷¹⁹, определяя единственно допустимый перечень. В последний включены «платформы или другие искусственно сооружённые в море конструкции»⁷²⁰. При этом объекты данной категории могут быть затоплены, если «материалы, способные создавать плавучий мусор или иным образом способствующие загрязнению морской среды, изъяты в максимальной степени, а также при условии, что сброшенные материалы не создают серьёзных препятствий для рыболовства или судоходства»⁷²¹.

По требованию Протокола 1996 года, при осуществлении деятельности по захоронению в море государства обязаны принимать решения исходя из принципа предосторожности, а также обеспечивать соблюдение подхода «загрязнитель платит»⁷²². При принятии решения о выдаче разрешения на затопление «особое внимание обращается на возможность избежания сброса в пользу экологически предпочтительных альтернатив»⁷²³, т.е. возможности повторного использования материалов платформ или их утилизации на суше.

Протоколом 1996 года установлены требования к принятию решения о выдаче разрешения на захоронение в море. Главное из них – проведение предварительной оценки воздействия на морскую среду. Состав этой оценки,

⁷¹⁸ Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter of 7 November 1996. Art. 1(4)(1)(4).

⁷¹⁹ Ibid. Art. 1(4)(2)(2).

⁷²⁰ Ibid. Art. 4(1)(1).

⁷²¹ Ibid. Annex I. Para. 1(4).

⁷²² Ibid. Annex I. Para. 2.

⁷²³ Ibid. Annex I. Art. 3.

по сравнению со стандартами Лондонской конвенции 1972 года, существенно расширен. Помимо анализа состава и свойств затапливаемых материалов, характеристики места сброса и методов захоронения, Протокол 1996 года требует проверки принятых мер по предотвращению образования отходов, а также формального обоснования невозможности альтернативного варианта утилизации⁷²⁴. После выдачи разрешения прибрежное государство обязано обеспечивать мониторинг выполнения согласованных условий сброса⁷²⁵.

С тем, чтобы разрешения на захоронение, выдаваемые уполномоченными органами, согласовывались с требованиями Лондонской конвенции 1972 года и Протокола 1996 года, Консультативным совещанием участников согласован комплекс руководств. Так, правила принятия решений о выдаче разрешений на захоронение в море нефтегазовых платформ содержатся в принятом в 1997 году Руководстве для оценки отходов или других материалов, которые могут считаться допустимыми для сброса, уточняющем перечень критериев оценки, предусмотренных в Протоколе 1996 года⁷²⁶, и в Специальном руководстве для оценки платформ или других искусственно сооружённых в море конструкций 2000 года⁷²⁷.

Территориальная область распространения требований Протокола 1996 года расширились по сравнению с Лондонской конвенцией 1972 года. Его нормы распространяются на «все морские воды, за исключением внутренних вод государств, а также морское дно и его недра»⁷²⁸. В отношении внутренних вод предполагается, что прибрежное государство «по своему усмотрению либо применяет положения настоящего Протокола, либо принимает другие эффективные разрешительные и регулирующие меры для борьбы с

⁷²⁴ Ibid. Art. 4(1)(2).

⁷²⁵ Ibid. Annex II. Para. 1-15.

⁷²⁶ Guidelines for the Assessment of Wastes or Other Matter that May Be Considered for Dumping. Report of the Nineteenth Consultative Meeting of Contracting Parties to the London Dumping Convention. (27-23 October 1997). IMO Doc. LDC 19/10. Annex 2.

⁷²⁷ Specific Guidelines for Assessment of Platforms or Other Man-made Structures at Sea. Report of the Nineteenth Consultative Meeting of Contracting Parties to the London Dumping Convention. (25 October 2000). IMO Doc. LDC 22/44. Annex 7.

⁷²⁸ Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter of 7 November 1996. Art. 1(7).

преднамеренным удалением [...], когда оно является «сбросом» [...] в смысле статьи 1 Протокола»⁷²⁹. Предполагается, что информация о принятых мерах для контроля сбросов во внутренних водах, а также сведения об осуществляемых в них захоронениях должна передаваться прибрежными государствами в ИМО на добровольной основе. Это положение в некоторой степени ограничивает усмотрение прибрежных государств в случае принятия решений о затоплении платформ в пределах внутренних вод.

Протокол 1996 года предполагает специальную арбитражную процедуру для рассмотрения споров, возникающих из его положений⁷³⁰. Это новшество представляется актуальным ввиду международного резонанса, который, как правило, сопутствует планам по утилизации нефтегазовых платформ, о чём свидетельствует история с затоплением платформы *Brent Spar*⁷³¹.

Описанные требования Протокола 1996 года в целом подтвердили подход Лондонской конвенции 1972 года, допускающий утилизацию нефтегазовых установок в море. Вместе с тем нововведения Протокола 1996 года отразили новые тенденции в развитии применимых международно-правовых норм. Во-первых, очевидно повышение природоохранных требований и усиление контроля за их исполнением. Во-вторых, приоритетом для регулирования становится направление усилий государств на уменьшение необходимости в захоронениях установок в море и поиск альтернативных вариантов утилизации.

Требования Протокола 1996 года как общепринятые международные стандарты. Одна из задач принятия Протокола 1996 года состояла в полной замене Лондонской конвенции 1972 года как источника «общеизвестных международных стандартов»⁷³². Можно ли оценивать требования Протокола 1996 года как «общеизвестные» по смыслу статьи 210(5) Конвенции 1982 года?

⁷²⁹ Ibid. Art. 7(2).

⁷³⁰ Ibid. Annex III.

⁷³¹ В некоторых исследованиях высказывается критика арбитражной процедуры, которая предусматривает рассмотрение споров исключительно между сторонами Протокола 1996 года и не подразумевает участия в ней неправительственных природоохранных организаций – «главных заявителей» по вопросам утилизации нефтегазовых платформ в море. См.: Esmaeili H. The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law. P. 241.

⁷³² Report of the Twentieth Consultative Meeting of Contracting Parties to the London Dumping Convention. (4 February 1999). IMO Doc. LDC 20/14. Para. 5.6.

Сегодня участником Протокола 1996 года является 51 государство по сравнению с 87 участниками Лондонской конвенции 1972 года⁷³³. В контексте настоящего исследования показательно, что среди участников протокола не состоит целая группа государств, под юрисдикцией которых эксплуатируется большое количество нефтегазовых платформ. Так, участниками Протокола 1996 года не являются США, нефтедобывающие страны Южной Америки, ряд стран Персидского залива и юго-восточной Азии. Участником Протокола 1996 года не является Российская Федерация.

Требования региональных конвенций за редким исключением отвечают уровню требований Протокола 1996 года. Единственным примером являются стандарты утилизации нефтегазовых платформ, предусмотренные режимом Конвенции ОСПАР 1992 года⁷³⁴. Специальные требования, применимые к захоронению в море таких объектов устанавливаются принятым в 1998 году Решением 98/3 Комиссии ОСПАР «Об утилизации неиспользуемых морских установок»⁷³⁵. Это решение содержит более строгие требования, чем Протокол 1996 года. По общему правилу, «сброс и полное или частичное оставление на месте неиспользуемых морских установок [...] запрещено»⁷³⁶ за исключением случаев, когда существуют обоснованные причины, по которым захоронение в море более предпочтительно повторному использованию или утилизация на берегу⁷³⁷. В таких обстоятельствах прибрежное государство вправе выдать разрешение на частичное или полное оставление на морском дне бетонных гравитационных оснований или стальных опорных оснований, возведённых

⁷³³ Parties to the London convention and Protocol. URL: <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/LCLP/Documents/Parties%20to%20the%20LCLP%20February%202019.pdf> (дата обращения: 24.02.20).

⁷³⁴ Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic of 22 September 1992 // International Legal Materials. 1993. Vol. 32. Art. 1(f)(ii)(2).

⁷³⁵ Ministerial Meeting of the OSPAR Commission, Decision 98/3 on the Disposal of Disused Offshore Installations (22-23 July 1998), Summary Record OSPAR 98/14/1-E, Annex 33. Поводом к разработке специальных требований послужил международный резонанс, связанный с затоплением платформы *Brent Spar*.

⁷³⁶ Ibid. Para. 2.

⁷³⁷ Система оценки, применимая для вынесения решения об осуществлении захоронения установки в море, устанавливается Приложением 2 к Решению 98/3. Критерии данной оценки в целом следуют положениям Руководства для оценки отходов или других материалов, которые могут считаться допустимыми для сброса, принятого Консультативным совещанием государств-участников Лондонской конвенции в 1997 году.

до 9 февраля 1999 года⁷³⁸. Нефтегазовые установки, не попадающие ни в одну из данных категорий, могут быть затоплены или оставлены на месте только в «исключительных и непредвиденных обстоятельствах», которые связаны с повреждением конструктивных элементов установки, например, в результате аварийных инцидентов⁷³⁹.

Таким образом, режим Конвенции ОСПАР 1992 года предусматривает наиболее высокие региональные требования к утилизации установок, которые не запрещают, но сводят к минимуму возможность захоронения нефтегазовых платформ в северо-восточной Атлантике. По сравнению с Протоколом 1996 года, режим Конвенции ОСПАР 1992 года более прогрессивен, поскольку содержит дифференцированные требования для утилизации различных типов нефтегазовых платформ: при допуске частичного оставления в море бетонных оснований гравитационных платформ (менее вредных для морской среды и требующих значительных затрат при демонтаже) почти полностью запрещено захоронение в море стальных опорных оснований. Между тем прогрессивные стандарты режима Конвенции ОСПАР 1992 года представляют собой, скорее, исключение среди региональных режимов; как отмечалось в § 3.2 этой главы, большинство конвенций об охране региональных акваторий придерживаются уровня стандартов Лондонской конвенции 1972 года.

Оценивая применение стандартов Протокола 1996 года на практике, приходится признать, что степень их распространения является недостаточной для уровня «общепринятых международных стандартов», ведь такая практика ограничивается опытом трёх участников Конвенции ОСПАР 1992 года – Великобритании, Норвегии и Нидерландов – в пределах акватории Северного моря⁷⁴⁰.

⁷³⁸ Ministerial Meeting of the OSPAR Commission, Decision 98/3 on the Disposal of Disused Offshore Installations (22-23 July 1998), Summary Record OSPAR 98/14/1-E, Annex 33. Para. 3(a-b).

⁷³⁹ Ibid. Para. 3(c). Примером такого прецедента может послужить выдача в 1988 году Министерством энергетики Великобритании разрешения о частичном оставлении в море опорной части платформы *Piper Alfa*, серьёзно пострадавшей в результате пожара. Ayode M.A. *Disused Offshore Installations and Pipelines: Towards "Sustainable Decommissioning"* London: Kluwer Law International, 2002. P. 111.

⁷⁴⁰ По данным статистики на 2015 год, в акватории Конвенции ОСПАР 1992 года Норвегией, Нидерландами и Великобританией было утилизировано более 100 нефтяных и газовых платформ различного типа. OSPAR Inventory of Offshore Installations 2015. URL: <https://odims.ospar.org/documents/378> (дата обращения: 24.02.20).

Обобщая результаты оценки, можно заключить, что стандарты Протокола 1996 года, регламентирующие утилизацию морских нефтегазовых платформ, характеризуются локальным применением отдельными странами в пределах одной крупной нефтегазовой акватории. До применения этих стандартов в других регионах не представляется возможным говорить об их всеобщем признании. На момент проведения этого исследования «общепринятыми международными стандартами» утилизации установок по смыслу статьи 210(5) Конвенции 1982 года остаются стандарты Лондонской конвенции 1972 года.

4. Использование морских нефтегазовых платформ в новых целях

В технической литературе описаны разнообразные проекты повторного использования неактивных нефтегазовых платформ. Предлагаемые проекты, не требующие удаления основных конструктивных элементов, предполагают переоборудование платформ для проведения морских научных исследований, выработки энергии от силы ветра или волн, сооружения грузовых терминалов, гостиниц, тюрем и даже казино⁷⁴¹. На практике подобное переоборудование платформ не осуществляется по причине экономической нецелесообразности таких инициатив⁷⁴².

Большую популярность получили проекты, предполагающие применение конструкций нефтегазовых платформ для возведения разного рода морских сооружений. Самой распространённой практикой является преобразование нефтегазовых платформ в искусственные рифы (англ. *Rigs-to-Reefs*). С конца 1970-х годов этот способ широко применяется в Мексиканском заливе. По данным на начало 2017 года, в акватории залива в рифы было преобразовано

⁷⁴¹ Суворова И.А. Морские нефтегазовые сооружения. Вывод из эксплуатации. Учебное пособие. С. 25.

⁷⁴² Esmaeili H. The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law. P. 225.

515 нефтегазовых платформ⁷⁴³. Единичные проекты были осуществлены в морских пространствах Брунея и Малайзии⁷⁴⁴.

Суть этой технологии состоит в использовании опорных и/или палубных частей платформ в качестве основы для обустройства искусственных рифов. Будучи затопленными, металлические и бетонные конструкции обрастают водорослями и становятся местом обитания рыб, моллюсков и других морских организмов⁷⁴⁵. Данная особенность представляет интерес с точки зрения рыболовного промысла, поскольку возведение искусственных рифов является одним из самых эффективных способов увеличения биологической продуктивности в прибрежных водах⁷⁴⁶. Кроме того, искусственные рифы, сформированные на конструкциях платформ, оказались ценными объектами для научных исследований и привлекательными локациями для организации разных видов рекреационной активности⁷⁴⁷. Привлекательность технологии для компаний-операторов заключается в существенном снижении затрат на вывод установок из эксплуатации⁷⁴⁸.

В настоящем параграфе предпринимается попытка ответить на вопрос о том, каким образом описанное международно-правовое регулирование вывода платформ из эксплуатации (требования к удалению и утилизации) соотносится

⁷⁴³ Bureau of Safety and Environmental Enforcement. Decommissioning FAQs. URL: <https://www.bsee.gov/subject/decommissioning-faqs> (дата обращения: 24.02.20).

⁷⁴⁴ Jagerroos S., Krause P.R. Rigs-To-Reef: Impact or Enhancement on Marine Biodiversity // *Journal of Ecosystem & Ecography*. 2016. № 2. P.189-190.

⁷⁴⁵ На практике применяется три метода для преобразования платформ в искусственные рифы: 1) демонтаж палубной части и оставление на месте нижней части опорного основания; 2) укладка установки на дно на месте эксплуатации; 3) разделение конструкций на части и последующее расположение на дно в нескольких районах акватории. Beckman R. Global Legal Regime on the Decommissioning of Offshore Installations and Structures // *The Regulation of Continental Shelf Development: Rethinking International Standards* / Nordquist M.H. Moore J.N., Chircop A., Long R. eds. Leiden: Martinus Nijhoff, 2013. P. 278.

⁷⁴⁶ Несмотря на большой опыт по преобразованию платформ в искусственные рифы в Мексиканском заливе, теоретическое обоснование технологии не является общепризнанным. В научной литературе сегодня нет однозначного ответа на ключевой вопрос о том, являются ли искусственные рифы фактором привлечения рыб из других морских районов, выступая лишь как место их концентрации, либо данные объекты действительно способствуют увеличению объема рыбных запасов. Lyons Y. The New Offshore Oil and Gas Installation Abandonment Wave and the International Rules on Removal and Dumping // *The International Journal of Marine and Coastal Law*. 2014. № 3, P. 517.

⁷⁴⁷ Районы расположения искусственных рифов популярны для организации дайвинга и спортивного рыболовства. Gerwick B.C. *Construction of Marine and Offshore Structures*. Boca Raton: CRC Press, 2007. P. 671.

⁷⁴⁸ Macreadie P.I., Fowler A.M., Booth D.J. Rigs to Reefs: Will the Deep Sea Benefit from Artificial Habitat? // *Frontiers in Ecology and the Environment*. 2011. № 8, P. 455.

с практикой их повторного использования путём преобразования установок в искусственные рифы.

4.1. Преобразование морских нефтегазовых платформ в искусственные рифы как правомерный вид использования моря

С позиции рассмотренных выше международно-правовых требований к утилизации, сооружение искусственных рифов с использованием конструкций нефтегазовых платформ стало возможным как «помещение на морском дне материалов для иных целей, чем их простое удаление». Такая деятельность не квалифицируется как «сброс» и допускается нормами Лондонской конвенции 1972 года, Конвенции 1982 года, а также положениями Протокола 1996 года.

Возможность преобразования нефтегазовых платформ в искусственные рифы допускается международно-правовыми стандартами удаления морских установок. Так, согласно Руководству ИМО 1989 года, полное или частичное оставление установок в море разрешено, если цель повторного использования состоит в «укреплении живых ресурсов моря»⁷⁴⁹. Напрямую разрешая такую деятельность, руководство исходит из идеи о том, что новое назначение расположенных на морском дне объектов преследует законную цель, которая оправдывает создание определённых помех для судоходства.

Сооружение искусственных рифов согласуется также с международными требованиями по сохранению морского биологического разнообразия. Исходя из норм Конвенции 1982 года и Конвенции о биологическом разнообразии 1992 года, прибрежные государства обязаны принимать надлежащие меры по сохранению и управлению живыми ресурсами моря для того, чтобы поддерживать и восстанавливать «популяции вылавливаемых видов на уровнях или до уровней, при которых может быть обеспечен максимальный

⁷⁴⁹ Guidelines and Standards for the Removal of Offshore Installations and Structures on the Continental Shelf and in the Exclusive Economic Zone (19 October 1989) IMO Assembly Resolution A.672(16). Annex. Para. 3(4). Отдельные элементы установок, используемые для создания искусственных рифов, должны располагаться на «значительном удалении от сложившихся путей движения судов, учитывая требования Руководства и других применимых стандартов обеспечения безопасности на море». Ibid. Para. 3.12.

устойчивый вылов»⁷⁵⁰. Сторонники технологии полагают, что преобразование нефтегазовых платформ в искусственные рифы следует рассматривать как одну из мер по выполнению международных требований по поддержанию биологического разнообразия⁷⁵¹.

Из сказанного можно сделать вывод, что преобразование нефтегазовых платформ в искусственные рифы допускается международным правом.

4.2. Международно-правовые требования к преобразованию нефтегазовых платформ в искусственные рифы

Преобразование платформ в искусственные рифы в контексте Конвенции 1982 года следует рассматривать как осуществляемый на морском дне вид деятельности, связанный с эксплуатацией установок и сооружений. Согласно статье 208 Конвенции 1982 года, прибрежные государства обязаны принимать законы и правила по охране морской среды от загрязнения, связанного с такой деятельностью. Эти законы и правила должны соответствовать «глобальным и региональным нормам, стандартам и рекомендуемым практикам и процедурам», которые согласованы государствами через «компетентные международные организации или дипломатическую конференцию».

Вопрос о необходимости разработки международно-правовых стандартов преобразования нефтегазовых установок в искусственные рифы выносился на повестку обсуждения участниками Лондонской конвенции 1972 года, а также рассматривался на уровне регионального сотрудничества.

Создание искусственных рифов и режим Лондонской конвенции 1972 года. Как подчёркивалось выше, размещение на морском дне материалов с целью обустройства искусственных рифов, согласно Лондонской конвенции 1972 года и Протоколу 1996 года, рассматривается как исключение из понятия «сброс» и определяется как «помещение материалов для иных целей, чем их

⁷⁵⁰ Конвенция 1982 года. Ст. 61; Конвенция о биологическом разнообразии от 5 Июня 1992 // Бюллетень международных договоров. 1996. № 9. С. 3-28. Ст. 8(a), 8(f).

⁷⁵¹ Beckman R. Global Legal Regime on the Decommissioning of Offshore Installations and Structures // The Regulation of Continental Shelf Development: Rethinking International Standards / Nordquist M.H. Moore J.N., Chircop A., Long R. eds. Leiden: Martinus Nijhoff, 2013. P. 278.

простое удаление». Это положение подразумевает, что решение о сооружении искусственных рифов из материалов неиспользуемых установок принимается государством добросовестно с целью сохранения и укрепления экосистемы моря. Очевидно, что существующая модель регулирования не предотвращает злоупотреблений, при которых сооружение искусственных рифов может быть использовано как предлог для затопления материалов платформ в обход требований Лондонской конвенции 1972 года и Протокола 1996 года.

Впервые данная проблема была вынесена на повестку Консультативного совещания стран-участников Лондонской конвенции в 2000 году. Несмотря на то, что «помещение материалов для иных целей, чем их простое удаление» не является предметом регулирования Лондонской конвенции 1972 года, группа делегаций выступила с предложением сформулировать группу применимых руководящих положений, что получило всеобщее одобрение⁷⁵². В 2001 году участники согласовали «элементы руководящих принципов, касающиеся помещения материалов для иных целей, чем их простое удаление»⁷⁵³, включающие четыре положения:

- помещение материалов для иных целей, чем их простое удаление не должно использоваться как предлог для утилизации отходов в море;
- такое помещение не должно противоречить целям Лондонской конвенции 1972 года;
- государства-участники должны предоставлять Секретариату информацию о деятельности по такому размещению⁷⁵⁴;

⁷⁵² Инициатива разработки применимых требований принадлежала делегации Великобритании. Development of guidance on linkages between "placement of matter for a purpose other than the mere disposal thereof" and "dumping". (26 July 2000). IMO Doc. LDC 22/5/11. В поддержку предложения выступили делегации Нидерландов и Испании. Report of the Twenty-second Consultative Meeting of Contracting Parties to the London Dumping Convention. (25 October 2000). IMO Doc. LDC 22/14. Para. 15.9-15.16.

⁷⁵³ Report of the Twenty-third Consultative Meeting of Contracting Parties to the London Dumping Convention. (10 December 2001). IMO Doc. LDC 23/16. Para. 6.13.

⁷⁵⁴ Данный принцип подвергся критике делегаций, поскольку предусматривал предоставление сведений о деятельности, не являющейся предметом регулирования Лондонской конвенции 1972 года и Протокола 1996 года. Впоследствии стороны пришли к соглашению о необходимости «добровольного сообщения о деятельности по размещению» лишь в тех случаях, когда применяются материалы для сброса. Report of the Twenty-sixth Consultative Meeting of Contracting Parties to the London Dumping Convention. (17 December 2004). IMO Doc. LDC 26/15. Para. 6.12.

- материалы, используемые для такого размещения, должны оцениваться согласно применимому специальному руководству⁷⁵⁵.

Ограничение формата принятых стандартов до «элементов руководящих принципов» и отказ от разработки полноценного руководства представляется вынужденной мерой ввиду нераспространения Лондонской конвенции 1972 года на деятельность по «помещению материалов для иных целей, чем их простое удаление».

Работа по совершенствованию применимых норм получила продолжение по инициативе ЮНЕП. В 2006 году государства-участники региональных конвенций об охране морской среды выразили общую заинтересованность в согласовании универсальных стандартов, регулирующих преобразование затопляемых материалов в искусственные рифы⁷⁵⁶. С этой целью ЮНЕП предложила разработать применимые нормы совместно с Консультативным совещанием стран-участников Лондонской конвенции 1972 года и Протокола 1996 года. По итогам работы в 2009 году организациями было одобрено Руководство по возведению искусственных рифов⁷⁵⁷.

Главная задача руководства заключается в построении такой системы национальных требований, которая не допускает использование технологии сооружения искусственных рифов для обхода Лондонской конвенции 1972 года и Протокола 1996 года. Во исполнение поставленной задачи руководство регламентирует процедуру выдачи разрешения о сооружении искусственных рифов, а также устанавливает перечень технических критериев, по которым следует оценивать проекты. Случаи применения конструкций нефтегазовых платформ для обустройства искусственных рифов специально оговариваются в руководстве⁷⁵⁸. Так, материалы установок подлежат предварительной оценке

⁷⁵⁵ В рассматриваемом контексте речь идёт об упомянутом выше Специальном руководстве для оценки платформ или других искусственно сооружённых в море конструкций 2000 года. См.: § 3.3 настоящей главы.

⁷⁵⁶ Report of the Twenty-seventh Consultative Meeting of Contracting Parties to the London Dumping Convention. (16 December 2005). IMO Doc. LDC 27/16. Para. 7.21-7.22.

⁷⁵⁷ London Convention and Protocol / UNEP. Guidelines for the Placement of Artificial Reefs. International Maritime Organization: London, 2009. URL: http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/LCLP/Publications/Documents/London_convention_UNEP_Low-res-Artificial%20Reefs.pdf (дата обращения: 12.07.20).

⁷⁵⁸ В руководстве допускается использование конструкций платформ в качестве основы для искусственных рифов, однако, подчёркивается, что такая практика не является общепринятой. Ibid. Para. 1.4.

и подготовке для затопления в соответствии со «специальными применимыми стандартами»⁷⁵⁹, а также «элементами руководящих принципов» 2001 года⁷⁶⁰.

В этом отношении Руководство по возведению искусственных рифов 2009 года только указывает на комплекс ранее разработанных стандартов, не устанавливая новых требований. Между тем важное значение руководства состоит в первой, предпринятой на универсальном уровне, попытке чёткого разграничения деятельности по утилизации нефтегазовых платформ в море и деятельности по сооружению искусственных рифов.

Более конкретные **региональные стандарты** сооружения искусственных рифов согласованы в рамках Конвенции ОСПАР 1992 года и Барселонской конвенции 1976 года.

Разработка стандартов для сооружения искусственных рифов в акватории режима ОСПАР проводилась в рамках Рабочей группы по деятельности на море в конце 90-х годов. Возможность использования материалов платформ в качестве основы для обустройства искусственных рифов составила предмет разногласий для стран-участников. За допущение такой практики выступили ведущие государства нефтегазовой добычи – Великобритания и Норвегия. Несогласие выразили Германия, Швеция, Нидерланды и Испания. В контексте международного резонанса, связанного с утилизацией платформы *Brent Spar*, оппоненты выступали за безусловный запрет использования конструкций платформ в качестве основы для искусственных рифов, поскольку это могло создать «лазейку» для захоронения неиспользуемых установок под видом их повторного использования⁷⁶¹.

В 1999 году Комиссия ОСПАР одобрила Руководство по искусственным рифам применительно к морским живым ресурсам (далее – Руководство ОСПАР по искусственным рифам 1999 года)⁷⁶². Итоговый текст руководства

⁷⁵⁹ В данном случае речь идёт о Специальном руководстве для оценки платформ или других искусственно сооружённых в море конструкций 2000 года. Положения специального руководства полностью включены в текст Руководства по возведению искусственных рифов 2009 года. Ibid. Annex 5.

⁷⁶⁰ Ibid. Para. 2.1.1.

⁷⁶¹ Summary Record of the Meeting of OSPAR Working Group on Sea-Based Activities. (12-16 February 1996) SEBA 96/17/1-E. Para. 11.9.

⁷⁶² OSPAR Commission, Guidelines on Artificial Reefs in relation to Living Marine Resources. Agreement 2012-3.

отразил позицию стран, выступивших против преобразования нефтегазовых установок в искусственные рифы. Согласно общему принципу, «материалы, являющиеся «отходами», а также материалы, морская утилизация которых запрещена, не могут быть использованы для сооружения искусственных рифов»; «сооружение модулей, используемых для создания искусственных рифов, как правило осуществляется на суше, за исключением случаев, когда такие модули полностью состоят из природных материалов, размещаемых в неизменённом виде»⁷⁶³. Иными словами, руководство допускает сооружение искусственных рифов только из новых, ранее не употреблявшихся материалов, что полностью исключает возможность использования для этой цели материалов морских нефтегазовых установок.

После одобрения Руководства OSPAR по искусственным рифам 1999 года позиции сторонников технологии разделились. Великобритания выразила согласие с принятыми требованиями. Неизменной до настоящего момента остаётся норвежская позиция – отказываясь признавать стандарты руководства, правительство Норвегии заявляет о необходимости сохранить возможность повторного использования материалов нефтегазовых установок. Как бы то ни было, позиция большинства государств-участников Конвенции OSPAR 1992 года по вопросу о преобразовании нефтегазовых платформ в искусственные рифы однозначна – подобная практика является недопустимой в акватории северо-восточной Атлантики и, в случае её осуществления, будет рассматриваться как противоправное захоронение установок в море. Вместе с тем стоит заметить, что некоторые исследования критикуют категоричный запрет Руководства OSPAR по искусственным рифам 1999 года, указывая на его научную необоснованность, и призывают к пересмотру требований⁷⁶⁴.

Режим Барселонской конвенции 1976 года предусматривает аналогичный подход. Руководство по размещению в море материалов для целей иных, чем

⁷⁶³ Ibid. Para. 13.

⁷⁶⁴ Jørgensen D. OSPAR's Exclusion of Rigs-to-reefs in the North Sea // *Ocean & Coastal Management*. 2012. № 58. P. 60; *Worldwide Rigs-to-Reefs Experiences: Considerations and Motivation for a Living North Sea*. Report Feasibility Update Living North Sea Initiative // Amsterdam, Institute for Environment and Systems Analysis, 2013. P. 29-42.

их удаление, принятое в 2005 году, полностью повторяет нормы Руководства ОСПАР по искусственным рифам 1999 года в части требований к материалам, применяемым для создания искусственных рифов⁷⁶⁵. Тем самым возможность преобразования нефтегазовых установок в искусственные рифы в акватории Средиземного моря исключается.

Особого внимания заслуживает **обзор национальной практики США**⁷⁶⁶, осуществляющих самую широкомасштабную программу по преобразованию нефтегазовых установок в искусственные рифы в акватории Мексиканского залива⁷⁶⁷. Позиция США в отношении международно-правовых требований, применимых к этой практике, состоит в следующем: не являясь участником Конвенции 1982 года, США признают норму о полном удалении установок, которая предусмотрена Женевской конвенцией о континентальном шельфе 1958 года, но вместе с тем допускают их преобразование в искусственные рифы, что, по мнению правительства США, не подпадает под действие данной конвенции⁷⁶⁸.

Согласно законам США, юрисдикция в отношении морских пространств осуществляется совместно федеральным правительством и властями штатов таким образом, что прибрежные районы моря составляют область юрисдикции штатов⁷⁶⁹. Следовательно, применимый режим определяется в зависимости от

⁷⁶⁵ Guidelines for the Placement at Sea of Matter for Purpose Other than the Mere Disposal (Construction of Artificial Reefs) (7 March 2005). UNEP(DEC)/MED WG. 264/7. Part B. Para. 1.1, 1.2.

⁷⁶⁶ Для ознакомления с более подробным обзором требований законодательства США к выводу платформ из эксплуатации См.: Гаврилина Е.А. Правовой режим вывода морских нефтегазовых объектов из эксплуатации // Нефть, Газ и Право. 2017. № 4. С. 33-34.

⁷⁶⁷ Около 10% от общего числа выведенных из эксплуатации платформ в Мексиканском заливе преобразуются в искусственные рифы. The First Global Integrated Marine Assessment. World Ocean Assessment I. Cambridge: Cambridge University Press, 2017. P. 342.

⁷⁶⁸ Committee on Techniques for Removing Fixed Offshore Structures. An Assessment of Techniques for Removing Offshore Structures. Washington: National Academy Press, 1996. Annex D. Regulations Governing Removal of Offshore Structures. P. 75.

⁷⁶⁹ В соответствии с федеральным законом США «О подводных пространствах» 1953 года, прибрежные штаты обладают правами на области в пределах трёх географических миль (около 3 морских миль) от установленной береговой (исходной) линии. В целях согласования заявлений отдельных штатов, закон предусматривает расширение морских границ в акватории Мексиканского залива на три морских лиги (около 9 морских миль) от берега лишь в том случае, если власти штата представят доказательства, свидетельствующие о том, что такая граница была предусмотрена «конституцией или законами [штата] во время или до момента вступления в Союз, или в случае предварительного одобрения Конгрессом». Верховный суд США постановил, что лишь береговые границы Флориды и Техаса в акватории Мексиканского залива достигают отметки трёх морских лиг от береговой линии; заявки остальных прибрежных штатов залива остались неудовлетворёнными. Offshore Oil and Gas Development: Legal Framework. Congressional Research Service Report (25 June 2013) URL: <https://fas.org/sgp/crs/misc/RL33404.pdf> (дата обращения: 24.02.20).

места расположения искусственного рифа. Поскольку искусственные рифы сооружаются на небольшой глубине и в относительной близости к берегу, в большинстве случаев деятельность по их обустройству подпадает в область юрисдикции штатов⁷⁷⁰. Сегодня программы по обустройству искусственных рифов, допускающие использование конструкций нефтегазовых платформ в таких целях, действуют во всех прибрежных штатах Мексиканского залива – в Техасе⁷⁷¹, Луизиане⁷⁷², Алабаме⁷⁷³, Флориде⁷⁷⁴ и Миссисипи⁷⁷⁵. В 2010 году после длительных дискуссий применение технологии получило одобрение в Калифорнии⁷⁷⁶. Как показывает анализ практики США по преобразованию платформ в искусственные рифы в Мексиканском заливе, требования штатов не всегда отвечают международно-правовым требованиям к удалению и утилизации платформ⁷⁷⁷. Это позволяет говорить об обособленном характере национальной практики США в данном аспекте.

Представленный обзор позволяет сделать ряд выводов о международно-правовом регулировании и практике государств в области преобразования нефтегазовых платформ в искусственные рифы.

Во-первых, на универсальном уровне не существует юридически обязательных международно-правовых требований к осуществлению такой

⁷⁷⁰ Как показывает практика деятельности в Мексиканском заливе, в большинстве случаев элементы платформ транспортируются в заранее определённые штатами зоны для сооружения искусственных рифов. Worldwide Rigs-to-Reefs Experiences: Considerations and Motivation for a Living North Sea. Report Feasibility Update Living North Sea Initiative // Amsterdam: Institute for Environment and Systems Analysis, 2013. P. 20.

⁷⁷¹ Texas Artificial Reef Program. URL: https://tpwd.texas.gov/landwater/water/habitats/artificial_reef/rigs-to-reefs.phtml (дата обращения: 24.02.20).

⁷⁷² Louisiana Department of Wildlife and Fisheries. Louisiana Artificial Reef Program. URL: <http://www.wlf.louisiana.gov/fishing/artificial-reef-program> (дата обращения: 24.02.20).

⁷⁷³ Alabama Department of Conservation and Natural Resources. Alabama's Artificial Reef Program. URL: <https://www.outdooralabama.com/saltwater-fishing/artificial-reefs> (дата обращения: 24.02.20).

⁷⁷⁴ Florida Fish and Wildlife Conservation Commission. Artificial Reef Program. URL: <http://myfwc.com/conservation/saltwater/artificial-reefs/> (дата обращения: 24.02.20).

⁷⁷⁵ The Mississippi Department of Marine Resources. Mississippi Artificial Reef Plan. URL: <http://www.dmr.ms.gov/marine-fisheries/artificial-reef> (дата обращения: 24.02.20).

⁷⁷⁶ Macreadie P.I., Fowler A.M., Booth D.J. Rigs-to-reefs: Will the Deep-Sea Benefit from Artificial Habitat? // *Frontiers in Ecology and the Environment*. 2011. № 9. P. 455-461; Macreadie P.I., Fowler A.M., Booth D.J. Rigs-to-reefs Policy: Can Science Trump Public Sentiment? // *Frontiers in Ecology and the Environment*. 2012. № 10. P. 179-180.

⁷⁷⁷ К примеру, при сооружении рифа методом оставления опорной части платформы на месте эксплуатации (*in situ*), стандарты штатов требуют демонтажа конструкций до 26-метровой отметки ниже уровня моря, что существенно отличается от 55 метров, требуемых Руководством ИМО 1989 года. См.: Worldwide Rigs-to-Reefs Experiences: Considerations and Motivation for a Living North Sea. Report Feasibility Update Living North Sea Initiative // Amsterdam: Institute for Environment and Systems Analysis, 2013. P. 14-19.

деятельности: Руководство по возведению искусственных рифов 2009 года имеет рекомендательный характер и, по своей сути, не является комплексом специальных требований.

Во-вторых, региональное сотрудничество государств часто приводит к недопущению подобной практики: режимы Конвенции ОСПАР 1992 года и Барселонской конвенции 1976 года исключают возможность использования конструкций нефтегазовых платформ для обустройства искусственных рифов. Прямо противоположная практика сложилась в США. Успех применения этой технологии в акватории Мексиканского залива является главным аргументом сторонников внедрения аналогичного подхода в других регионах мира. Таким образом, мировая практика крайне неоднозначна: в крупнейших акваториях нефтегазовой добычи – Мексиканском заливе и Северном море – сложились кардинально разные подходы.

В-третьих, ведущие государства в области морской нефтегазовой добычи, как правило, выступают в поддержку преобразования платформ в искусственные рифы, что сохраняет перспективу её распространения и за пределы Мексиканского залива. Учитывая это, согласование применимых международно-правовых стандартов актуально как для универсального, так и регионального сотрудничества.

Исходя из сделанных выводов, допустимо говорить о двух направлениях развития международного сотрудничества по разработке как универсальных, так и региональных международно-правовых требований⁷⁷⁸.

Представляется, что основой международно-правового регулирования могло бы стать универсальное руководство, устанавливающее *минимальные технические требования* к обустройству искусственных рифов, в частности, применимые к тем случаям, когда материалом для их сооружения являются

⁷⁷⁸ Развитие международно-правовых требований на различных уровнях отвечает принципам экосистемного подхода, особенно важного при регулировании деятельности, непосредственно связанной с рыболовством. См.: Голицын В.В. Источники интерэкоправа: взгляд судьи Международного трибунала по морскому праву из Гамбурга // Евразийский юридический журнал. 2014. № 8. С. 10; Бекашев Д.К. Международно-правовой принцип экосистемного подхода в управлении рыболовством // Актуальные проблемы российского права. 2016. № 8. С. 188;

элементы нефтегазовых установок. Поскольку такая технология затрагивает широкий спектр интересов от охраны морской среды до обеспечения безопасности судоходства и рыболовства, универсальное руководство должно быть разработано при участии широкого круга компетентных организаций и программ ООН, в числе которых ЮНЕП, ИМО, ФАО, Консультативное совещание государств-участников Лондонской конвенции 1972 года и Протокола 1996 года. Следует подчеркнуть особую роль ФАО, ведь главной целью сооружения искусственных рифов является увеличение биологической продуктивности моря – один из основных вопросов ведения организации⁷⁷⁹.

Отметим, что предлагаемое универсальное руководство должно носить рекомендательный характер, позволяющий устанавливать приемлемые и юридически обязательные требования в рамках региональных конвенций и национальных правовых режимов. Как показал обзор практики, решение о допустимости описанной технологии зависит от многих факторов, начиная от уникальных особенностей морской среды в различных акваториях, заканчивая социально-экономической спецификой регионов. По этой причине региональное сотрудничество должно играть определяющую роль как при решении вопроса о допустимости рассматриваемой технологии, так и при разработке юридически обязательных стандартов её реализации. В этой связи, либо в развитие предлагаемого универсального руководства, либо в рамках самостоятельных инициатив государствам важно согласовывать более детальные и юридически обязательные региональные требования.

Для Российской Федерации особенно актуален вопрос о возможности преобразования нефтегазовых платформ в искусственные рифы в акваториях Каспийского и Чёрного морей⁷⁸⁰. В этой связи представляется необходимым

⁷⁷⁹ Constitution of the Food and Agriculture Organization of the United Nations (16 October 1945) Art. 1(2). URL: www.fao.org/3/a-mp046e.pdf (дата обращения: 24.02.20). Стоит отметить, что ФАО имеет опыт разработки подобных технических стандартов для региональных акваторий. В 2015 году под эгидой организации было разработано Практическое руководство для использования искусственных рифов в Средиземном и Чёрном море. Food and Agriculture Organization of the United Nations. General Fisheries Commission for The Mediterranean. Practical Guidelines for The Use of Artificial Reefs in The Mediterranean and The Black Sea. URL: www.fao.org/3/a-i4879e.pdf (дата обращения: 24.02.20).

⁷⁸⁰ Перспектива сооружения искусственных рифов в акваториях Каспийского и Чёрного морей получила положительную оценку по результатам биологических исследований. См.: Амаева Ф.Ш., Алигаджиев М.М.,

вынести вопрос о допустимости такой практики на повестку будущих сессий Конференции стран-участников Рамочной Конвенции по защите морской среды Каспийского моря и Комиссии по защите морской среды Чёрного моря от загрязнения. В случае достижения прибрежными государствами согласия о допустимости или запрете подобной практики, важно инициировать процесс разработки применимых технических стандартов, которые впоследствии должны быть закреплены в протоколах и приложениях к соответствующим региональным конвенциям.

5. Концепция единого международно-правового режима вывода из эксплуатации морских нефтегазовых платформ

Несмотря на включение применимых положений в режим Конвенции 1982 года, международно-правовое регулирование вывода нефтегазовых установок из эксплуатации носит комплексный и фрагментарный характер. Требования к отдельным технологическим этапам процедуры – удалению и утилизации – установлены разными комплексами международно-правовых требований – Руководством ИМО 1989 года и актами, принятыми в рамках режима Лондонской конвенции 1972 года и Протокола 1996 года⁷⁸¹. В таких обстоятельствах решение о способе вывода платформ из эксплуатации должно учитывать требования обоих комплексов требований.

Например, при частичном или полном оставлении установки в море требования к удалению и утилизации применяются одновременно⁷⁸². В этом случае выдача прибрежным государством разрешения на вывод установки из

Абдурахманова А.А. О размещении искусственного рифа в Каспийском море // Аридные экосистемы. 2016. № 2. С. 90-91; Капков В.И., Шошина Е.В., Беленикина О.А. Биоремедиация морских прибрежных экосистем: использование искусственных рифов // Вестник Мурманского государственного технического университета. 2016. № 1/2. С. 292.

⁷⁸¹ Представляется, что эта ситуация представляет пример нарушения единства в международно-правовом регулировании экологического управления, что неоднократно подчёркивалось в отечественной доктрине. См.: Копылов М.Н. Международные организации и охрана окружающей среды // Международные организации. Учебник / Под ред. И.П. Блищенко. М.: Изд-во РУДН, 1994. С. 237; Копылов С.М., Мохаммад С.М.А. Стратегия ООН по выработке международной экологической политики // Право и управление. XXI век. 2015. № 4. С. 77-78.

⁷⁸² В этом случае предполагается, что оставленные в море удалённые конструкции платформ не используются в новых целях (например, для обустройства искусственных рифов), что подразумевает применение особого международно-правового регулирования, проблемы которого рассматривались в § 4 настоящей главы.

эксплуатации подразумевает проведение оценки проекта, учитывающей как требования Руководства ИМО 1989 года, так и требования Лондонской конвенции 1972 года и Протокола 1996 года. Как отмечалось выше, критерии оценки в обоих комплексах требований преследуют различные цели: первые обеспечивают безопасность судоходства, а вторые – охрану морской среды. Между тем ни специальные стандарты Лондонской конвенции 1972 года и Протокола 1996 года⁷⁸³, ни требования Руководства ИМО 1989 года не предусматривают то, каким образом согласовываются системы оценки при одновременном применении. Разрешение возможного противоречия остаётся на усмотрение государств, что представляется недопустимым, так как может привести к установлению таких национальных требований, которые нарушают баланс затрагиваемых интересов.

Кроме того, территориальная область распространения требований Руководства ИМО 1989 года и режима Лондонской конвенции 1972 года и Протокола 1996 года не совпадают. В то время как требования к утилизации платформ в море распространяются на «все морские воды, за исключением внутренних вод государств», требования к удалению действуют в пределах континентального шельфа и ИЭЗ, оставляя за пределами универсальных требований удаление платформ в территориальном море и архипелажных водах. Таким образом, наличие двух самостоятельных комплексов требований для удаления и утилизации платформ – основной недостаток применимого международно-правового регулирования. Сложившаяся ситуация объясняется тем, что оба комплекса требований разрабатывались независимо друг от друга различными организациями в различных целях и в различные периоды.

Представляется, что решением данной проблемы должна стать концепция единого международно-правового режима. Такая концепция должна исходить из идеи о **неразрывности технологических этапов** вывода из эксплуатации морских нефтегазовых установок и сооружений, а также гарантировать

⁷⁸³ Specific Guidelines for Assessment of Platforms or Other Man-made Structures at Sea. Report of the Nineteenth Consultative Meeting of Contracting Parties to the London Dumping Convention. (25 October 2000). IMO Doc. LDC 22/44. Annex 7. Para. 7.1.

баланс всех затрагиваемых интересов, обладая достаточной гибкостью с тем, чтобы в максимальной степени отвечать региональным особенностям.

Для воплощения предложенной концепции регулирования необходимо объединить требования к осуществлению технологических этапов вывода из эксплуатации в рамках взаимосвязанного комплекса международно-правовых норм. Основой такого режима может послужить **«Руководство по выводу из эксплуатации морских нефтегазовых установок и сооружений»** (далее – Руководство по выводу из эксплуатации). Определим место предлагаемого руководства в международно-правовом режиме Мирового океана.

Во-первых, положения Руководства по выводу из эксплуатации должны носить рекомендательный характер. Некоторые зарубежные исследователи высказывали идею об установлении юридически обязательных требований к выводу установок из эксплуатации посредством принятия универсальной конвенции⁷⁸⁴. Между тем задача по согласованию и принятию такого договора представляется неосуществимой, учитывая порой противоположные позиции государств по отдельным аспектам этого режима. Кроме того, в данном случае рекомендательный характер оптимален, поскольку позволяет корректировать универсальные положения с учётом специфики региональных акваторий⁷⁸⁵.

Во-вторых, необходимо определить место предлагаемого руководства во всеобъемлющем правовом режиме мировых морей и океанов. С этой целью следует «привязать» руководство к нормам Конвенции 1982 года, которые предусматривают основы международно-правовой регламентации отдельных технологических этапов вывода из эксплуатации. Так, по мере признания

⁷⁸⁴ Gao Z. International Law on Offshore Abandonment: Recent Development, Current Issues and Future Directions // Environmental Regulation of Oil and Gas / Z. Gao ed., London: Kluwer Law International, 1998. P. 166; Ayoade M.A. Disused Offshore Installations and Pipelines: Towards "Sustainable Decommissioning" London: Kluwer Law International, 2002. P. 62; Esmaeili H. The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law. P. 218.

⁷⁸⁵ Как справедливо отмечает Г.Г. Шинкарецкая, «Мягкая» форма права может быть использована для того, чтобы убедить сомневающегося партнера принять то или иное обязательство, а также сделать договор привлекательным для не участвующих государств. Специалисты по природоохранному праву именно в этом видят причину такого перевеса «мягкого» права в их отрасли». Об особенностях, достоинствах и функциях рекомендательных международно-правовых положений См.: Шинкарецкая Г.Г. «Мягкое» право: настоящее и перспективы развития // Современное право. 2016. № 2. С. 110-115.

такое руководство могло бы выполнять роль «общепринятых международных стандартов» по смыслу статей 60, 208, и 210 Конвенции 1982 года.

В-третьих, задача руководства – провозгласить на универсальном уровне ряд положений, которые бы составили основу для взаимосвязанного режима международно-правового регулирования, применимого к проектам по выводу из эксплуатации морских нефтегазовых установок и сооружений. Руководство не преследует цель установить новые технические стандарты удаления и утилизации; его цель – включить существующие требования к отдельным этапам вывода из эксплуатации в одну систему, наладить их взаимодействие, направить их дальнейшее развитие в одно русло, предотвратив тем самым дальнейшую фрагментацию международно-правовых требований к разным этапам единой технологической процедуры.

В-четвёртых, важно определить связь руководства с существующими международно-правовыми требованиями. Так, предлагаемый документ не отменяет Руководство ИМО 1989 года, поскольку положения последнего распространяются на все морские установки и сооружения вне зависимости от их назначения. Руководство по выводу из эксплуатации должно применяться в отношении особой категории установок и сооружений, используемых в целях разведки и разработки нефтегазовых ресурсов, и, следовательно, выступать как *lex specialis* по отношению к Руководству ИМО 1989 года в части стандартов их удаления. Аналогичную роль руководство должно выполнять в отношении режима Лондонской конвенции 1972 года и Протокола 1996 года, устанавливая специальные стандарты в случае затопления нефтегазовых установок и сооружений в море.

Разработка Руководства по выводу из эксплуатации. Принимая во внимание многообразие целей, которые преследуют положения руководства, его разработка представляет совместную задачу целого ряда организаций и программ ООН, к числу которых относятся по меньшей мере ИМО, ЮНЕП, ФАО, а также Консультативное собрание участников Лондонской конвенции

1972 года и Протокола 1996 года. Можно назвать два потенциальных форума для организации совместной работы.

Первый вариант – принятие руководства под эгидой ИМО. В данном случае его разработку можно рассматривать как существенное расширение Руководства ИМО 1989 года при участии группы вышеперечисленных международных организаций и программ ООН. Преимуществом ИМО в качестве форума для согласования является опыт организации по выработке стандартов удаления морских установок и работа по принятию Гонконгской конвенции о безопасной и экологически рациональной утилизации судов 2009 года. Выбор ИМО в роли ведущей организации представляется допустимым при условии, что с самых ранних этапов согласования проекта в работе будут принимать участие ФАО, ЮНЕП, и Консультативное собрание участников Лондонской конвенции 1972 года и Протокола 1996 года⁷⁸⁶.

Второй вариант – разработка руководства под эгидой Консультативного собрания участников Лондонской конвенции 1972 года и Протокола 1996 года. Этот вариант представляется возможным, так как предлагаемое руководство могло бы стать развитием требований режима Лондонской конвенции 1972 года. Кроме того, в отличие от ИМО, известной неоднозначной практикой сотрудничества с международными организациями при разработке проекта Руководства ИМО 1989 года, Консультативное собрание участников Лондонской конвенции 1972 года и Протокола 1996 года зарекомендовало себя как более открытый форум, что подтвердилось взаимодействием с ЮНЕП при разработке Руководства по возведению искусственных рифов 2009 года.

Содержание Руководства по выводу из эксплуатации. В настоящей работе предпринимается попытка составить возможный проект Руководства по выводу из эксплуатации. Руководство должно состоять из основной части, представляющей группу однородных пунктов (параграфов), и приложений

⁷⁸⁶ Как заключено в § 2.3. настоящей главы, ни одна из специализированных организаций и программ ООН не обладает компетенцией, позволяющей единолично разработать комплекс положений, который бы в равной степени отвечал интересам судоходства, охраны окружающей среды и рыболовства. Возможным решением могло бы стать их сотрудничество на всех этапах разработки проекта.

технического характера, в которых раскрывается содержание его отдельных норм.

Структуру основной части можно представить следующим образом:

1. Определение используемых терминов;
2. Распространение действия руководства;
3. Принципы организации проектов по выводу из эксплуатации;
4. Положения об удалении нефтегазовых установок и сооружений;
5. Положения об утилизации нефтегазовых установок и сооружений;
6. Повторное использование нефтегазовых установок и сооружений в новых целях;
7. Ответственность за ущерб, возникающий в результате осуществления проектов по выводу из эксплуатации;
8. Сотрудничество государств по имплементации положений руководства в региональные режимы.

Ниже представлены формулировки каждого из пунктов основной части руководства, а также сделаны соответствующие комментарии и пояснения. Обобщённый текст основной части руководства содержится в *Приложении 1*.

1. Понятийный аппарат. Создание единой концепции международно-правового режима требует установления особого понятийного аппарата. В руководстве должны получить закрепление следующие определения.

«Вывод из эксплуатации – технологическая процедура, включающая этапы удаления, утилизации или повторного использования установок и сооружений после прекращения их применения по назначению».

Такое определение исходит из понимания вывода из эксплуатации как технологической процедуры. Как отмечалось в настоящей главе, одна из причин фрагментарности сложившейся системы применимых требований состоит в непризнании единства её технологических этапов. Введение в оборот данного определения поспособствует признанию «неразрывности» этапов для целей международно-правового регулирования.

«Морские нефтегазовые установки и сооружения – стационарные установки и сооружения, используемые в целях разведки и разработки углеводородных ресурсов морского дна». Такая формулировка ограничивает круг морских объектов, на которые распространяются нормы руководства. Акцентируем внимание на трёх критериях определения.

Во-первых, в предлагаемом руководстве идёт речь об «установках и сооружениях» по смыслу статьи 60(1)(b) Конвенции 1982 года. Руководство не распространяется на искусственные острова, несмотря на тот факт, что некоторые из них возводятся для нужд нефтегазовой промышленности. Представляется, что судьба таких искусственных островов по прекращении функционирования по назначению должна определяться в соответствии со специальным международно-правовым режимом⁷⁸⁷.

Во-вторых, в определении подчёркивается функциональное назначение установок и сооружений – использование для целей разведки и разработки нефтегазовых ресурсов морского дна. Это означает, что в сферу руководства не попадают морские объекты, которые используются для освоения морских минеральных ресурсов за исключением углеводородов, а также установки и сооружения, возводимые для других экономических целей (например, для выработки электроэнергии за счёт силы ветра, волн, приливов и т.д.)⁷⁸⁸.

В-третьих, из содержания понятия исключаются плавучие нефтегазовые установки. Это обусловлено тем, что вывод из эксплуатации таких объектов

⁷⁸⁷ Как отмечалось в § 1.3. Главы 1, аспекты международно-правового режима искусственных островов остаются за пределами предмета настоящего исследования. В части вопросов о ликвидации искусственных островов, используемых для целей морской нефтегазовой промышленности, следует отметить, что принципы международно-правового регулирования вывода из эксплуатации не могут быть применены в отношении таких объектов ввиду их физической природы.

⁷⁸⁸ Проблемы международно-правового регулирования удаления и утилизации установок и сооружений, эксплуатация которых не связана с деятельностью по разведке и разработке углеводородных ресурсов морского дна, представляют самостоятельную повестку межгосударственного сотрудничества и составляют предмет отдельных исследований. Так, одна из актуальных проблем зарубежных международно-правовых работ – регулирование вывода из эксплуатации морских ветровых электростанций. См.: Gjørdvad J.F., Ibsen M.D. ODIN-WIND: An Overview of the Decommissioning Process for Offshore Wind Turbines // MARE-WINT: New Materials and Reliability in Offshore Wind Turbine Technology / W. Ostachowicz, M. McGugan, J.U. Schröder-Hinrichs, M. Luczak eds. Cham: Springer, 2016. P. 408.

определяется режимом Гонконгской конвенции о безопасной и экологически рациональной утилизации судов 2009 года⁷⁸⁹.

«Удаление – демонтаж палубной и опорной части морских нефтегазовых установок и сооружений». Примечательно, что формулировка «удаление морских установок и сооружений» используется для целей международно-правового регулирования уже многие годы, но ни в одном из актов толкования данному термину не давалось. Для целей руководства определение сводится к техническим аспектам, которые позволяют рассматривать «удаление» как начальный этап вывода из эксплуатации.

«Утилизация – транспортировка удалённых морских нефтегазовых установок и сооружений на берег для последующей переработки или их затопление в море». Технический характер данной формулировки определяет «утилизацию» как этап вывода из эксплуатации, следующий за «удалением», обуславливая тем самым их взаимосвязь. Из анализа, представленного в § 3 этой главы, можно заключить, что понятие «утилизация» близко по своему значению к понятию «сброс» по смыслу режима Лондонской конвенции 1972 года и Протокола 1996 года. Следует прояснить, что для целей предлагаемого руководства термин «утилизация» является более широким по содержанию и означает *этап технологического процесса*, который может быть реализован либо как «сброс» (затопление в море), либо как перемещение удалённой установки на берег для её последующей переработки.

«Повторное использование – применение удалённых конструкций и материалов морских нефтегазовых установок и сооружений для новых целей, не связанных с разведкой или разработкой углеводородных ресурсов морского дна». Включение в проект положений, касающихся повторного использования необходимо, чтобы охватить режимом руководства проекты преобразования нефтегазовых установок и сооружений в искусственные рифы и предупредить появление новых методов вывода из эксплуатации, которые могли бы

⁷⁸⁹ Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships of 19 May 2009 // IMO Doc. SR/CONF/45. Annex. Art. 2(7).

оказаться вне поля правового регулирования. Важно уточнить, что «повторное использование» является не дополнительным этапом вывода из эксплуатации, а *альтернативой* традиционным способам утилизации.

2. Распространение действия руководства необходимо определить следующим образом:

«Настоящее Руководство применяется к выводу из эксплуатации морских нефтегазовых установок и сооружений, которые расположены в пределах территориального моря, архипелажных вод, исключительной экономической зоны и континентального шельфа прибрежных государств.

Прибрежные государства по своему усмотрению либо применяют положения настоящего Руководства, либо принимают другие эффективные регулирующие меры при проведении или разрешении проведения проектов по выводу из эксплуатации морских нефтегазовых установок и сооружений, располагающихся в пределах внутренних вод».

Указанные пределы действия проекта руководства определены исходя из области распространения международно-правовых положений об удалении и утилизации. Как отмечалось выше, распространение стандартов Руководства ИМО 1989 года и требований Лондонской конвенции 1972 года и Протокола 1996 года не совпадают – область распространения требований к затоплению нефтегазовых установок и сооружений в море шире, чем действие стандартов их удаления.

Предлагаемое руководство устанавливает общие пределы регулирования для всех этапов вывода из эксплуатации. Укладываясь в обширную область действия требований Лондонской конвенции 1972 года и Протокола 1996 года, предлагаемый проект расширяет пределы применения Руководства ИМО 1989 года для установок и сооружений, расположенных в территориальном море и архипелажных водах.

Что касается действия предлагаемого руководства во внутренних водах, то представляется возможным использовать модель Протокола 1996 года, при которой определение уровня применимых требований остаётся на усмотрение

прибрежных государств. Для целей руководства такой подход допустим, так как в пределах внутренних вод располагается незначительная доля мирового флота нефтегазовых установок и сооружений⁷⁹⁰.

Положения руководства не применяются к морским пространствам за пределами юрисдикции прибрежных государств. Исключение представляется допустимым, поскольку большая доля стационарных нефтегазовых установок функционирует в пространствах ИЭЗ и континентального шельфа. Распространение норм руководства за пределы национальной юрисдикции нецелесообразно, учитывая, что освоение углеводородных месторождений в таких пространствах представляется скорее перспективой будущего и будет осуществляться посредством плавучих установок, к которым предлагаемое руководство не применяется.

3. Принципы вывода из эксплуатации – это положения руководства, призванные устранить ключевые недостатки сложившегося международно-правового регулирования. Предполагается два таких принципа. Первый из них – «неразрывность» технологических этапов вывода из эксплуатации для целей и задач правового регулирования:

«Прибрежные государства, осуществляющие или разрешающие в пределах своей юрисдикции проекты вывода из эксплуатации морских нефтегазовых установок и сооружений, обеспечивают неразрывность технологических этапов таких проектов».

Принцип «неразрывности» подразумевает, чтобы национальные законы, регламентирующие вывод из эксплуатации, охватывали как этап удаления, так и этап утилизации морских нефтегазовых установок и сооружений. Этот принцип может быть реализован путём принятия специальных законов и технических регламентов, устанавливающих нормы для полного цикла работ по выводу из эксплуатации.

Второй принцип обозначает совокупность целей, которые преследует руководство:

⁷⁹⁰ Подробнее о географии расположения морских нефтегазовых установок и сооружений См.: § 2.1. Главы 1.

«Прибрежные государства обеспечивают, чтобы проекты вывода из эксплуатации морских нефтегазовых установок и сооружений в равной степени учитывали интересы охраны морской среды, обеспечивали безопасность судоходства, рыболовства и других видов использования моря».

Данный принцип должен стать руководящим при разработке требований, применимых на каждом этапе вывода из эксплуатации. Это означает, что согласование международно-правовых стандартов удаления, утилизации и повторного использования установок в новых целях должно проходить при участии международных организаций, которые осуществляют компетенцию в упомянутых областях.

4. Положения об удалении нефтегазовых установок и сооружений.

«Морские нефтегазовые установки и сооружения должны быть удалены полностью за исключением случаев, когда частичное удаление допускается настоящим Руководством.

Решение о полном или частичном оставлении в море неиспользуемых нефтегазовых установок и сооружений принимается по каждому проекту вывода из эксплуатации, исходя из оценки, учитывающей потенциальное воздействие на:

- *морскую среду, включая живые ресурсы моря;*
- *осуществление судоходства;*
- *осуществление рыболовства и других видов деятельности.*

Критерии, по которым оценивается потенциальное воздействие на осуществление судоходства, установлены параграфом 2.2. Руководства и стандартов удаления морских установок и сооружений на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне 1989 года.

Критерии, по которым оценивается потенциальное воздействие на морскую среду, а также воздействие на осуществление рыболовства и других видов использования моря определяются компетентными международными организациями.

Удаление морских нефтегазовых установок и сооружений осуществляется в соответствии со стандартами, предусмотренными параграфом 3 Руководства и стандартов удаления морских установок и сооружений на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне 1989 года.

Прибрежные государства обеспечивают соблюдение международно-правовых требований к предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения, связанного с проведением технологических операций по удалению нефтегазовых установок и сооружений».

Как можно заметить, положения об удалении нефтегазовых установок и сооружений во многом основаны на нормах Руководства ИМО 1989 года⁷⁹¹. Однако представленная формулировка предполагает ряд новшеств.

Во-первых, вводится дополнительный критерий, касающийся оценки потенциального воздействия частично удалённых установок и сооружений на осуществление рыболовства и других видов деятельности.

Во-вторых, помимо отсылки к критериям Руководства ИМО 1989 года в части оценки потенциального воздействия на осуществление судоходства, предлагаемое руководство указывает необходимость оценки потенциального воздействия на морскую среду⁷⁹², а также оценки воздействия таких проектов на безопасность осуществления рыболовства и других видов деятельности. Предполагается, что эти критерии будут сформулированы ФАО и ЮНЕП и закреплены в комментируемом параграфе или в приложении к руководству.

В-третьих, важным дополнением является указание на международно-правовые требования к предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения, связанного с проведением технологических операций по удалению нефтегазовых установок и сооружений. По смыслу статьи 208 Конвенции 1982 года такого рода операции относятся к «деятельности на

⁷⁹¹ См.: § 2.3. настоящей главы.

⁷⁹² Данные критерии получили упоминание в Руководстве ИМО 1989 года, однако, как отмечалось выше, именно они подверглись критике ЮНЕП, указавшей на отсутствие компетенции ИМО в рассматриваемых аспектах охраны морской среды. Для целей предлагаемого руководства важно, чтобы эти критерии были разработаны самой ЮНЕП как компетентной организацией.

морском дне». Сегодня к осуществлению такой деятельности предъявляются лишь общие международно-правовые требования⁷⁹³. Представляется важным установить минимальные стандарты, применимые к способам, методам и технологиям, которые используются при удалении нефтегазовых установок и сооружений. Разработка таких стандартов относится к компетенции ЮНЕП и требует привлечения ФАО в части вопросов о воздействии применяемых методов и технологий на рыболовную отрасль. Такие стандарты могут быть изложены в приложении к Руководству по выводу из эксплуатации⁷⁹⁴.

5. Положения об утилизации нефтегазовых установок и сооружений.

«Утилизация морских нефтегазовых установок и сооружений должна осуществляться путём транспортировки удалённых материалов на берег для последующей переработки за исключением случаев, когда затопление таких установок и сооружений допускается требованиями Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года».

Положения проекта Руководства по выводу из эксплуатации в части требований к утилизации обусловлены требованиями Лондонской конвенции 1972 года, поскольку именно этот режим на настоящий момент содержит «общепринятые стандарты» по смыслу статьи 210(5) Конвенции 1982 года⁷⁹⁵. Использование режима Протокола 1996 года для целей руководства сегодня представляется преждевременным⁷⁹⁶.

Отсылочный характер формулировки представляется целесообразным, учитывая хорошо разработанный комплекс применимых международно-правовых норм, который совершенствуется Консультативным собранием

⁷⁹³ Конвенция 1982 года. Ст. 208, 214.

⁷⁹⁴ Принятие отдельного руководства может понадобиться, если будет решено распространить его стандарты на процедуры удаления всех морских установок вне зависимости от функционального назначения. В этом случае в комментируемом параграфе предлагаемого руководства может быть сделана соответствующая отсылка.

⁷⁹⁵ См.: § 3.3. настоящей главы.

⁷⁹⁶ Следует заметить, что формулировка положения об утилизации построена по модели регулирования Протокола 1996 года – «запрещено всё, что не запрещено». В этом аспекте предлагаемое руководство исполняет функцию прогрессивного развития международно-правового регулирования в сфере захоронения отходов в море.

участников Лондонской конвенции 1972 года и Протокола 1996 года⁷⁹⁷. В случае принятия проекта руководства, работа этого форума в части вопросов об утилизации нефтегазовых установок и сооружений в море, должна быть согласована с международными организациями, которые осуществляют компетенцию по другим аспектам предлагаемого руководства.

Так, возможным развитием требований к утилизации может стать дифференциация применимых норм в зависимости от типа нефтегазовых установок и сооружений (разные технологические стандарты затопления платформ со стальным и железобетонным основанием). Примером может послужить нормы Конвенции ОСПАР 1992 года (См.: § 3.3 настоящей главы). Внесение такого рода изменений в режим Лондонской конвенции 1972 года и Протокола 1996 года допустимо только в случае привлечения к работе по их составлению ИМО и ФАО – компетентных международных организаций в области судоходства и рыболовства.

6. Повторное использование нефтегазовых установок и сооружений в новых целях. *«Проекты по выводу из эксплуатации могут предусматривать повторное использование материалов и конструкций морских нефтегазовых установок и сооружений в новых целях. Такая возможность допустима при учёте положений настоящего руководства, соблюдении международно-правовых требований к удалению и утилизации, а также универсальных и региональных стандартов осуществления такой деятельности».*

Норма о повторном использовании морских нефтегазовых установок и сооружений в новых целях должна получить закрепление в руководстве по следующему соображению. Как заключено в § 4 этой главы, преобразование установок для новых целей (в частности, для возведения искусственных рифов) имеет распространение на практике и допускается международным правом. В этой связи целесообразно предусмотреть данную возможность в

⁷⁹⁷ Речь идёт о практике разработки специальных руководств, в частности, Руководства для оценки отходов или других материалов, которые могут считаться допустимыми для сброса 1997 году и Специального руководства для оценки платформ или других искусственно сооружённых в море конструкций 2000 года. См.: § 3.3 настоящей главы.

предлагаемом руководстве. Это должно стать дополнительным призывом к принятию специального международно-правового регулирования⁷⁹⁸. В любом случае, рекомендательный характер руководства не исключает запрета такой практики на уровне региональных конвенций.

7. Ответственность за ущерб, возникающий в результате проектов по выводу из эксплуатации.

«Государства, под юрисдикцией которых осуществляются проекты по выводу из эксплуатации морских нефтегазовых установок и сооружений, устанавливают режимы ответственности, обеспечивающие компенсацию ущерба, который может возникнуть в результате осуществления таких проектов.

Национальные режимы ответственности должны предусматривать обеспечение адекватной и оперативной компенсации ущерба, возникающего в результате технологических операций по удалению и утилизации, а также обеспечивать компенсацию ущерба, который может возникнуть в связи с частично удалёнными установками и сооружениями».

Вывод из эксплуатации морских нефтегазовых установок и сооружений подразумевает высокий риск на всех технологических этапах. При удалении и утилизации проводятся работы, представляющие опасность для жизни и здоровья людей, создающие серьёзные помехи для судоходства, рыболовства и других видов деятельности. Сохраняются риски загрязнения морской среды – демонтаж таких объектов не обходится без технологических выбросов и может повлечь аварийное загрязнение – утечку углеводородов в морскую среду. Задача предлагаемого руководства – указать на особенности режима ответственности, обусловленные спецификой таких проектов, а именно на характер рисков, которые имеют место не только во время удаления и утилизации нефтегазовых объектов, но и сохраняются долгое время в случае частичного оставления установок на морском дне.

⁷⁹⁸ В данном случае релевантно предложение о разработке универсального руководства по возведению искусственных рифов, высказанное в § 4.2 настоящей главы.

8. Региональное сотрудничество.

«Прибрежные государства сотрудничают по вопросам имплементации положений настоящего Руководства в международно-правовые режимы охраны региональных акваторий».

Представляется, что придание положениям руководства обязательной юридической силы должно произойти посредством включения его норм в режимы охраны региональных акваторий. Этот вывод обуславливается двумя соображениями.

Во-первых, дифференцированного подхода к международно-правовому регулированию вывода нефтегазовых платформ из эксплуатации требует ряд факторов, в числе которых уникальные природные особенности каждого из региональных морей, основные типы установок, применяемые операторами региона, интенсивность местного судоходства и рыболовства, а также уровень социально-экономического развития прибрежных государств.

Во-вторых, опыт международного сотрудничества показал, что именно региональные инициативы по установлению юридически обязательных норм, регламентирующих удаление, утилизацию и повторное использование установок в итоге достигают своей цели. Наиболее показательный пример сотрудничества по всем аспектам вывода из эксплуатации показали участники Конвенции ОСПАР 1992 года.

Закрепление адаптированных под региональные особенности требований может быть осуществлено путём их включения в дополнительные протоколы или приложения к конвенциям об охране региональных акваторий. Призыв к сотрудничеству по согласованию таких требований в рамках региональных режимов должен прозвучать от имени ИМО, ЮНЕП и ФАО⁷⁹⁹.

Региональное сотрудничество по согласованию международно-правовых требований к выводу из эксплуатации нефтегазовых платформ актуально как

⁷⁹⁹ Особая роль ФАО в данном вопросе обуславливается тем, что эта организация неоднократно выступала в качестве ключевого партнёра ЮНЕП в решении проблем региональных морей. См.: Копылов М.Н., Копылов С.М., Мохаммад С.М.А. ЮНЕП и международно-правовая защита морской среды // Евразийский юридический журнал. 2010. № 11 (30). С. 45-46.

для активно развивающихся, так и для исторически сложившихся акваторий нефтегазовой добычи. Сегодня сотрудничество в этом направлении является приоритетным для прибрежных государств Персидского залива, акваторий западной и центральной Африки и юго-восточной Азии.

Для России актуальные направления сотрудничества – это арктический, каспийский и черноморский регионы. Несмотря на то, что освоение запасов в названных акваториях начато сравнительно недавно и проблема вывода из эксплуатации неиспользуемых нефтегазовых платформ представляет собой повестку будущих десятилетий, российская инициатива по согласованию применимых норм на площадках соответствующих региональных форумов представляется целесообразной уже сегодня.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

По результатам диссертационного исследования можно сформулировать комплекс общих и частных выводов и рекомендаций.

Общие выводы. Международно-правовой режим морских нефтегазовых платформ носит фрагментарный характер. Положения международного права, применимые на этапах сооружения, эксплуатации и вывода из эксплуатации данной категории объектов, развивались вне зависимости друг от друга.

В проведённых ранее исследованиях фрагментарный характер режима справедливо рассматривался как недостаток. В качестве решения проблемы обосновывалась необходимость в принятии универсального международного договора, который бы охватил максимально возможное количество аспектов, связанных с морскими нефтегазовыми платформами⁸⁰⁰.

Признавая все недостатки фрагментарного международно-правового режима, предложение о разработке специального международного договора не представляется целесообразным и практически осуществимым решением в свете сложившейся практики государств. Заключение подобного договора потребует внесения изменений во множество универсальных и региональных конвенций, оптимизации нормативных актов международных организаций, которые уже регулируют те или иные аспекты использования морских нефтегазовых платформ. Более того, учитывая существенно различающиеся позиции государств по многим аспектам такого всеобъемлющего режима, цель принятия универсальной конвенции недостижима по меньшей мере в обозримом будущем.

В таких обстоятельствах преодоление проблем международно-правового режима представляется возможным путём решения его частных проблем. В этой связи обобщим **частные выводы и рекомендации** по проблемным аспектам исследованного международно-правового режима.

⁸⁰⁰ Esmaeili H. The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law. P. 263.

1. Международно-правовой статус плавучих нефтегазовых платформ.

Согласно Конвенции 1982 года, в категорию «установок и сооружений» подпадают стационарные нефтегазовые платформы. Плавучие платформы, в строгом смысле, не могут быть отнесены к этой категории ввиду схожести физической природы плавучих платформ с морскими судами.

В практике государств установился подход, согласно которому плавучие платформы, с правовой точки зрения, рассматриваются в качестве морских судов. Между тем данная практика носит дифференцированный характер – в конвенциях, регламентирующих те или иные аспекты эксплуатации плавучих платформ, сложились различные подходы к определению их международно-правового статуса, начиная от полного отождествления плавучих платформ с судами до включения плавучих платформ в категорию судов только на момент осуществления судоходства (так называемый дуалистический подход). Такая дифференциация может порождать противоречие юрисдикции государства флага и юрисдикции прибрежного государства. В этой связи обосновывается необходимость выработки единого подхода к определению правового статуса плавучих установок для целей международно-правового регулирования.

Представляется, что для преодоления неопределённости международно-правового статуса плавучих платформ, следует пойти по пути установлении дуалистического подхода к определению их правового статуса для всех целей международно-правового регулирования. Однако главный недостаток этого подхода – неопределённость конкретного момента изменения международно-правового статуса плавучих платформ. Иными словами, не существует общепринятых критериев для определения момента перехода таких объектов из категории «судов» в категорию «установок и сооружений», что играет ключевую роль для установления применимой юрисдикции.

В исследовании предлагается согласовать универсальные технические критерии дуалистического подхода к определению международно-правового статуса плавучих платформ, которые бы использовались для определения

точного момента перехода таких объектов из категории «судов» в категорию «установок и сооружений».

2. Обеспечение безопасности нефтегазовых платформ. Установленный режимом Конвенции 1982 года комплекс международно-правовых средств обеспечения безопасности не может гарантировать защищённость морских нефтегазовых платформ от современных угроз. Проведённый анализ показал, что только режим территориального моря предоставляет достаточный набор правовых средств обеспечения безопасности. Безопасность нефтегазовых платформ, располагающихся в пределах ИЭЗ и континентального шельфа, не обеспечена в той же степени.

Ключевое международно-правовое средство обеспечения безопасности, предусмотренное в Конвенции 1982 года – 500-метровая зона безопасности, – не обеспечивает защиты нефтегазовых платформ от современных угроз. Как показывает практика, несовершенство этого средства заключается не только в недостаточности 500-метрового радиуса для предупреждения существующих угроз, но и в неэффективности режима зон безопасности для обеспечения выполнения законов и правил, направленных на пресечение незаконных действий в отношении нефтегазовых платформ.

В работе обосновывается необходимость установления дополнительных «зон предупреждения» с расширенным радиусом до трёх морских миль. Такие зоны могли бы стать эффективным правовым средством для предупреждения и пресечения современных угроз. В связи с этим предлагается разработать международно-правовые положения, которые определяют режим судоходства в зонах предупреждения, а также полномочия прибрежных государств в их пределах.

3. Международно-правовая охрана морской среды от загрязнения, связанного с морскими нефтегазовыми платформами. Международно-правовое регулирование не обеспечивает необходимой охраны морской среды от загрязнения, связанного с работой нефтегазовых платформ. Если целый комплекс требований к мерам по предотвращению и ликвидации аварийного

загрязнения, возникающего в ходе операций по разведке и разработке морских нефтегазовых ресурсов хорошо разработан в целом комплексе конвенций, то требования к предотвращению, сокращению и сохранению под контролем эксплуатационного загрязнения, возникающего в результате осуществления буровых операций, не получили провозглашения на универсальном уровне.

Более эффективным в закреплении применимых требований оказалось региональное сотрудничество – юридически обязательные международно-правовые требования действуют в лишь пределах акваторий северо-восточной Атлантики, Персидского залива, Балтийского и Средиземного моря. Вместе с тем ряд крупнейших регионов морской нефтегазовой добычи ещё остаётся за пределами действия применимых требований.

По этой причине представляется важной организация универсального и регионального сотрудничества по согласованию международно-правовых требований к предотвращению, сокращению и сохранению под контролем эксплуатационного загрязнения, возникающего в ходе буровых операций, осуществляемых с морских нефтегазовых платформ. В работе подчёркивается необходимость разработки «Руководства о предотвращении, сокращении и сохранении под контролем эксплуатационного загрязнения, возникающего в связи с разведкой и разработкой ресурсов морского дна», которое бы могло стать основой для глобальной системы применимых международно-правовых требований.

4. Международно-правовая ответственность за ущерб, причинённый в связи с эксплуатацией нефтегазовых платформ. Принимая во внимание особенности международно-правовой ответственности государств при причинении трансграничного ущерба в результате разведки и разработки нефтегазовых ресурсов морского дна (неприменение принципа строгой ответственности, отсутствие солидарной и остаточной ответственности, а также ограничения, связанные с процедурой призвания к ответственности), получение пострадавшей стороной адекватной и оперативной компенсации может быть крайне затруднено. Исследование приходит к заключению, что

поиск решения проблем, связанных с недостатком средств компенсации и затруднительной процедурой её получения, не должен быть сфокусирован исключительно на ответственности прибрежных государств. Компенсация ущерба должна обеспечиваться посредством различных механизмов, главным из которых является гражданская ответственность операторов нефтегазовых платформ.

До настоящего дня ни одна из предпринятых на универсальном уровне инициатив по установлению специального международно-правового режима гражданской ответственности за ущерб от загрязнения в результате разведки и разработки нефтегазовых ресурсов морского дна не увенчалась успехом. В этой связи в исследовании предпринята попытка определить международно-правовые требования к режиму гражданской ответственности операторов нефтегазовых платформ. По итогам анализа сформулированы международные стандарты для ключевых элементов режима гражданской ответственности.

Анализ универсального и регионального сотрудничества государств по вопросам международно-правовой регламентации применимого режима гражданской ответственности показал, что согласование и установление юридически обязательных принципов и механизмов режима в среднесрочной перспективе представляется оптимальным и практически достижимым только на региональном уровне. В развитие этого заключения в работе предложен комплекс положений режима гражданской ответственности, который может быть установлен на региональном уровне.

5. Международно-правовое регулирование вывода из эксплуатации морских нефтегазовых платформ имеет комплексный и фрагментарный характер, отражающийся в том, что требования к отдельным технологическим этапам вывода из эксплуатации – удалению и утилизации – установлены различными комплексами международно-правовых требований. Руководство ИМО 1989 года определяет требования к удалению платформ, а требования к утилизации регламентируются в рамках режима Лондонской конвенции 1972 года и Протокола 1996 года. Кроме того, неясным остаётся международно-

правовое регулирование альтернативных способов вывода из эксплуатации, главный из которых – использование нефтегазовых платформ в новых целях путём их преобразования в искусственные рифы.

Представляется, что наличие самостоятельных комплексов требований к отдельным этапам вывода из эксплуатации является ключевым недостатком применимого международно-правового регулирования. Сложившийся подход объясняется тем, что требования к удалению и утилизации установок разрабатывались независимо друг от друга различными организациями, в различных целях и в различные периоды.

В работе обосновывается необходимость установления нового подхода к регулированию. Предлагаемая концепция строится на идее единого режима, требования которого охватывали бы все технологические этапы вывода из эксплуатации морских нефтегазовых установок и сооружений. Стандарты единого режима должны гарантировать баланс всех затрагиваемых интересов, обладая при этом достаточной гибкостью с тем, чтобы в максимальной степени соответствовать уникальным особенностям региональных акваторий нефтегазовой добычи.

В развитие этой концепции в работе представлен проект «Руководства по выводу из эксплуатации морских нефтегазовых установок и сооружений», рассмотрены возможные форумы для его разработки и принятия. Положения предлагаемого руководства должны стать ориентирами для согласования юридически обязательных региональных требований.

ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

I. Международные договоры

1. Венская Конвенция о праве международных договоров от 23 мая 1969 года // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1986. – № 37. – Ст. 263.
2. Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве от 23 февраля 2006 года // Бюллетень международных договоров. – 2014. – № 5. – С. 3-182.
3. Конвенция о биологическом разнообразии от 5 Июня 1992 // Бюллетень международных договоров. – 1996. – № 9. – С. 3-28.
4. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства от 10 марта 1988 года // Бюллетень международных договоров. – 2002. – № 1. – С. 3-11.
5. Конвенция о континентальном шельфе от 29 апреля 1958 года // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключённых СССР с иностранными государствами. – 1970. – Выпуск XXIII. – С. 101-105.
6. Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне от 29 апреля 1958 года // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключённых СССР с иностранными государствами. – 1970. – Выпуск XXIII. – С. 94-101.
7. Конвенция об открытом море от 29 апреля 1958 года // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключённых СССР с иностранными государствами. – 1967. – Выпуск XXII. – С. 222-232.
8. Конвенция об охране всемирного культурного и природного наследия от 16 ноября 1972 года // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключённых СССР с иностранными государствами. – 1991. – Выпуск XLV. – С. 482-492.
9. Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов от 29 декабря 1972 года // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключённых СССР с иностранными государствами. – 1978. – Выпуск XXXII. – С. 540-548.

10. Конвенция о Международной организации морской спутниковой связи (ИНМАРСАТ) от 3 сентября 1976 года // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключённых СССР с иностранными государствами. – 1981. – Выпуск XXXV. – С 305-334.
11. Конвенция Международной организации труда №147 О минимальных нормах на торговых судах от 29 октября 1976 года // Бюллетень международных договоров. – 1993. – № 8. – С. 3-8.
12. Конвенция о правовом статусе Каспийского моря от 12 августа 2018 года [Электронный ресурс] // официальный интернет-портал правовой информации. – URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102473167&intelsearch=21.06.2018%2B%25B9%2B714%2B>
13. Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года // Бюллетень международных договоров. – 1998. – № 1. – С. 3-169.
14. Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью от 29 ноября 1969 года (с изменениями на 19 ноября 1976 года) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключённых СССР с иностранными государствами. – 1977. – Выпуск XXXI. – С. 97-105.
15. Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом от 23 марта 2001 года // Бюллетень международных договоров. – 2009. – № 11. – С. 10-21.
16. Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими от 13 февраля 2003 года // Бюллетень международных договоров. – 2017. – № 12. – С. 16-47.
17. Международная конвенция о контроле за вредными противообрастающими системами на судах от 5 октября 2001 года // Бюллетень международных договоров. – 2013. – № 8. – С. 62-84.
18. Международная конвенция о спасании от 28 апреля 1989 года // Бюллетень международных договоров. – 2001. – № 4. – С. 3-12.

19. Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству от 30 ноября 1990 года // Бюллетень международных договоров. – 2010. – № 10. – С. 3-13.
20. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов от 17 февраля 1973 года и Протокол от 2 октября 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года [Электронный ресурс] // официальный интернет-портал правовой информации. – URL: <http://publication.pravo.gov.ru/File/GetFile/0001201711280024?type=pdf>
21. Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе от 10 марта 1988 года // Бюллетень международных договоров. – 2002. – № 1. – С. 12-15.
22. Протокол о региональной готовности, реагировании и сотрудничестве в случае инцидентов, вызывающих загрязнение нефтью, к Рамочной конвенции по защите морской среды Каспийского моря от 12 августа 2011 года // Бюллетень международных договоров. – 2016. – № 11. – С. 15-25.
23. Протокол о сохранении биологического разнообразия к Рамочной конвенции по защите морской среды Каспийского моря от 30 мая 2014 года [Электронный ресурс] // официальный интернет-портал Тегеранской конвенции. – URL: <http://www.tehranconvention.org/spip.php?article59>
24. Рамочная Конвенция по защите морской среды Каспийского моря от 04 ноября 2003 // Бюллетень международных договоров. – 2016. – № 11. – С. 3-15.
25. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Королевства Норвегия о сотрудничестве в борьбе с загрязнением нефтью в Баренцевом море от 28 апреля 1994 года [Электронный ресурс] // официальный интернет-портал правовой

информации. – URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docview&page=1&print=1&nd=102030192&rdk=0&&empire=>

26. Соглашение между Правительством СССР и Правительством США о сотрудничестве в борьбе с загрязнением в Беринговом и Чукотском морях в чрезвычайных ситуациях от 11 мая 1989 года // Сборник международных договоров СССР. – 1991. – Выпуск XLV. – С. 192-195.
27. Соглашение о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования на загрязнение моря нефтью в Арктике от 15 мая 2013 года // Бюллетень международных договоров. – 2016. – № 7. – С. 3-11.
28. Соглашение о сотрудничестве в сфере предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций в Каспийском море от 29 сентября 2014 // Бюллетень международных договоров. – 2018. – № 10. – С. 3-11.
29. Устав Организации Объединённых Наций от 26 июня 1954 года // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключённых СССР с иностранными государствами. – 1956. – Выпуск XII. – С. 14-47.
30. Agreement between the Government of Canada and the Government of the Kingdom of Denmark for Cooperation Relating to the Marine Environment of 26 August 1983 // United Nations Treaty Series. – 1984. – Vol. 1349. – P. 122-139.
31. Agreement between the Government of the Republic of Finland and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics on Co-operation in Combatting Pollution of the Baltic Sea in Accidents Involving Oil and Other Harmful Substances of 26 October 1989 // United Nations Treaty Series. – 1991. – Vol. 1596. – P. 3-21.
32. Convention for Cooperation in the Protection and Development of the Marine and Coastal Environment of the West and Central African Region of 23 March 1981 // International Legal Materials. – 1981. – Vol. 20. – P. 746-761.

33. Convention for the Prevention of Marine Pollution by Dumping from Ships and Aircraft of 15 February 1972 // United Nations Treaty Series. – 1974. – Vol. 932. – P. 5-19.
34. Convention for the Protection of the Marine Environment and the Coastal Region of the Mediterranean of 16 February 1976 // United Nations Treaty Series. – 1978. – Vol. 1102. – P. 27-138.
35. Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic of 22 September 1992 // International Legal Materials. – 1993. – Vol. 32. – P. 1069-1100.
36. Convention for the Protection of the Marine Environment of the Wider Caribbean Region of 24 March 1983 // International Legal Materials. – 1983. – Vol. 22. – P. 221-245.
37. Convention for the Protection of the Natural Resources and Environment of the South Pacific Region of 24 November 1986 // International Legal Materials. – 1986. – Vol. 26. – P. 38-76.
38. Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage Resulting from Exploration for and Exploitation of Seabed Mineral Resources of 1 May 1977 // International Legal Materials. – 1977. – Vol. 16. – P. 1450-1455.
39. Convention on Civil Liability for Damage Resulting from Activities Dangerous to the Environment of 21 July 1993 // International Legal Materials. – 1993. – Vol. 32. – P. 1228-1246.
40. Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context of 25 February 1991 // International Legal Materials. – 1991. – Vol. 30. – P. 800-819.
41. Convention on the International Maritime Organization of 6 March 1948 // United Nations Treaty Series. – 1958. – Vol. 289. – P. 48-79.
42. Convention on International Regulations for Preventing Collisions at Sea of 20 October 1972 // United Nations Treaty Series. – 1977. – Vol. 1050. – P. 18-163.

43. Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships of 25 May 1962 // American Journal of International Law. – 1963. – Vol. 57. – P. 268-278.
44. Convention on the Protection of the Black Sea against Pollution of 21 April 1992 // International Legal Materials. – 1993. – Vol. 32. – P. 1101-1133.
45. Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area of 22 March 1974 // United Nations Treaty Series. – 1988. – Vol. 1507. – P. 168-216.
46. Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area of 9 April 1992 // United Nations Treaty Series. – 1988. – Vol. 2099. – P. 195-274.
47. Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage of 2 November 2001 // International Legal Materials. – 2002. – Vol. 41. – P. 40-56.
48. Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy of 29 July 1960 // United Nations Treaty Series. – 1974. – Vol. 956. – P. 264-276.
49. Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships of 19 May 2009 // IMO Doc. SR/CONF/45. Annex.
50. International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil of 12 May 1954 // United Nations Treaty Series. – 1959. – Vol. 327. – P. 3-34.
51. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with Respect to Collisions between Vessels of 23 September 1910 // URL: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/collisions1910.html>
52. International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Penal Jurisdiction in Matters of Collision or Other Incidents of Navigation of 10 May 1952 // United Nations Treaty Series. – 1962. – Vol. 439. – P. 233-248.
53. International Convention on Certain Rules Concerning Civil Jurisdiction in Matters of Collision of 10 May 1952 // United Nations Treaty Series. – 1962. – Vol. 439. – P. 219-231.

54. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage of 27 November 1992 // United Nations Treaty Series. – 1996. – Vol. 1953. – P. 373-388.
55. Kuwait Regional Convention for Cooperation on the Protection of the Marine Environment from Pollution of 24 April 1978 // United Nations Treaty Series. – 1979. – Vol. 1140. – P. 155-165.
56. Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks of 18 May 2007 // International Legal Materials. – 2007. – Vol. 46. – P. 697-708.
57. Nordic Convention on the Protection of the Environment of 19 February 1974 // International Legal Materials. – 1974. – Vol. 13. – P. 591-597.
58. North American Agreement on Environmental Cooperation of 14 September 1993 // International Legal Materials. – 1993. – Vol. 32. – P. 1480-1498.
59. Protocol concerning Marine Pollution resulting from Exploration and Exploitation of the Continental Shelf of 29 March 1989 // United Nations Treaty Series. – 1990. – Vol. 2065. – P. 91-101.
60. Protocol for the Prevention and Elimination of Pollution of the Mediterranean Sea by Dumping from Ships and Aircraft or Incineration at Sea of 16 February 1976 // United Nations Treaty Series. – 1978. – Vol. 1102. – P. 92-97.
61. Protocol for the Prevention of Pollution of the South Pacific Region by Dumping of 25 November 1986 // UNEP Register of International Treaties and Other Agreements in the Field of the Environment. – 1996. – P. 344-347.
62. Protocol on Civil Liability and Compensation for Damage Caused by the Transboundary Effects of Industrial Accidents on Transboundary Waters of 21 May 2003 // International Legal Materials. – 2005. – Vol. 44. – P. 258.
63. Protocol to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage of 27 November 1992 // United Nations Treaty Series. – 1997. – Vol. 1956. – P. 285-297.

64. Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter of 7 November 1996 // International Legal Materials. – 1997. – Vol. 36. – P. 1-30.
65. Regional Convention for the Conservation of the Red Sea and Gulf of Aden Environment of 14 February 1982 // UNEP Register of International Treaties and Other Agreements in the Field of the Environment. UN Doc. UNEP/Env.Law/2005/3 – 2003. – P. 288-291.
66. Social Security (Seafarers) Convention (Revised) of 9 October 1987 // ILO Convention № 165.
67. United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships of 7 February 1986 // International Legal Materials. – 1986. – Vol. 26. – P. 1229-1250.

II. Нормативно-правовые акты Европейского Союза

68. Council Directive 92/91/EEC of 3 November 1992 concerning the minimum requirements for improving the safety and health protection of workers in the mineral- extracting industries through drilling (eleventh individual Directive within the meaning of Article 16 (1) of Directive 89/391/EEC) // OJ L 348. 28.11.1992. P. 9-24.
69. Directive 2003/88/EC of the European Parliament and of the Council of 4 November 2003 concerning certain aspects of the organisation of working time // OJ L 299. 18.11.2003. P. 9-19.
70. Directive 2004/35/CE of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on environmental liability with regard to the prevention and remedying of environmental damage // OJ L 143, 30.4.2004. P. 56–75.
71. Directive 2008/106/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on the minimum level of training of seafarers (recast) // OJ L 323. 03.12.2008. P. 33-61.

72. Directive 2013/30/EU of the European Parliament and of the Council of 12 June 2013 on safety of offshore oil and gas operations and amending Directive 2004/35/EC // OJ L 178. 28.06.2013. P. 276-316.

III. Материалы международной судебной практики

73. The Arctic Sunrise Case (Kingdom of the Netherlands v. Russian Federation). Provisional Measures. Order of 22 November 2013. // ITLOS Reports 2013. P. 230.
74. The Arctic Sunrise Arbitration (The Kingdom of Netherlands v. Russian Federation). Award on the Merits of 14 August 2015. // PCA Case № 2014-02.
75. Case Concerning Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v. Uruguay). Judgment of 20 April 2010. // ICJ Reports 2010. P. 14.
76. Case Concerning the Continental Shelf (Libyan Arab Jamahiriya v. Malta). Judgment of 3 June 1985. // ICJ Reports 1985. P. 13.
77. Case concerning Land Reclamation by Singapore in and around the Straits of Johor (Malaysia v. Singapore), Provisional Measures. Order 8 October 2003. // ITLOS Reports 2003. P. 10.
78. Case Concerning Oil Platforms (Islamic Republic of Iran v. United States of America). Judgment of 6 November 2003. // ICJ Reports 2003. P. 161.
79. The Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania). Judgment on Merits of 9 April 1949. // ICJ Reports 1949. P. 4.
80. Fisheries Jurisdiction (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Iceland). Judgment on Merits of 25 July 1974. // ICJ Reports 1974. P. 3.
81. The M/V "SAIGA" Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea). Judgement of 1 July 1999. // ITLOS Reports 1999. P. 10.
82. MOX Plant (Ireland v. United Kingdom), Provisional Measures, Order of 3 December 2001. // ITLOS Reports 2001. P. 95.

83. North Sea Continental Shelf cases (Federal Republic of Germany v. Denmark; Federal Republic of Germany v. the Netherlands). Judgment of 20 February 1969. // ICJ Reports. 1969. P. 3.
84. Passage through the Great Belt (Finland v. Denmark). Provisional Measures, Order of 29 July 1991. // ICJ Reports. 1991. P. 12.
85. Responsibilities and Obligations of States with respect to Activities in the Area, Advisory Opinion of 1 February 2011 // ITLOS Reports 2011. P. 10.
86. Southern Bluefin Tuna Cases (New Zealand v. Japan; Australia v. Japan), Provisional Measures. Order of 27 August 1999. // ITLOS Reports 1999. P. 280.

IV. Монографии, учебники и статьи на русском языке

87. Абашидзе А.Х., Солнцев А.М., Сюняева М.Д. Консультативное заключение международного трибунала по морскому праву об ответственности государств за деятельность на морском дне за пределами национальной юрисдикции // Государство и право. 2012. № 7. С. 72-81.
88. Абрамов Н.С., Заплата Т.С. Роль международно-правового статуса в признании квалификаций моряков и работников морских нефтегазовых платформ в праве Европейского Союза // Актуальные проблемы российского права. 2017. № 12. С. 164-170.
89. Агагусейнов Ю.А., Вишневецкая Э.Л., Кулиев И.П. Самоподъёмные плавучие буровые установки. – М.: Недра, 1979. – 215 с.
90. Амаева Ф.Ш., Алигаджиев М.М., Абдурахманова А.А. О размещении искусственного рифа в Каспийском море // Аридные экосистемы. 2016. № 2. С. 87-92.
91. Арктика: история и современность: Труды международной научной конференции. 20–21 апреля 2016 г. Санкт-Петербург / под ред. С.В. Кулика. – М.: Издательский Дом «Наука», 2014. – 532 с.

92. Барсегов Ю.Г. Мировой океан: право, политика, дипломатия. – М.: Международные отношения, 1983. – 237 с.
93. Бекашев Д.К. Международно-правовой принцип экосистемного подхода в управлении рыболовством // Актуальные проблемы российского права. 2016. № 8. С. 182-189.
94. Бекашев К.А., Бекашев Д.К. Правовой статус и деятельность Генеральной комиссии по рыболовству в Средиземном море и рекомендации по сотрудничеству российской федерации с этой организацией // Евразийский Юридический Журнал. 2011. № 9. С. 25-31.
95. Богуш Г.И. Дело судна «Арктик Санрайз» в Международном трибунале по морскому праву // Международное правосудие. 2014. № 1. С. 3-10.
96. Боклан Д.С. Международно-правовая ответственность за трансграничный ущерб, причинённый окружающей среде при правомерной реализации международных экономических отношений – М.; АДС Групп, 2012. – 230 с.
97. Боклан Д.С. Международно-правовые основы предотвращения трансграничного ущерба, причинённого окружающей среде экономической деятельностью // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 5: Юриспруденция. 2014. № 4. С. 45-54.
98. Боклан Д.С. Международно-правовые основы финансовых механизмов охраны окружающей среды // Право и управление. XXI век. 2015. № 1. С. 28-34.
99. Боклан Д.С., Януш-Павлетта Б. Международно-правовой режим использования природных ресурсов Каспийского моря // Евразийский юридический журнал. 2013. № 1. С. 62-68.
100. Боклан Д. С. Практика Международного трибунала по морскому праву по делам, вытекающих из международных экологических и международных экономических отношений // Международное правосудие. 2014. № 4. С. 80-86.

101. Бородавкин П.П. Морские нефтегазовые сооружения: учебник для вузов. Часть 1. Конструирование. – М.: ООО «Недра-Бизнесцентр», 2006. – 555 с.
102. Бирюков П.Н. Международное право: Учебное пособие. – М.: Юристъ, 2000. – 416 с.
103. Булатов А.И., Проселков Ю.М. Морские нефтегазовые сооружения. Техника и технология разработки и эксплуатации морских нефтегазовых месторождений. – Краснодар: Просвещение-Юг, 2006. – 412 с.
104. Василевская Д.В., Архипов А.В., Филатов Д.В. Правовое регулирование недропользования на континентальном шельфе и в мировом океане. История и перспективы. Теория и практика. – М.: Юрист, 2012. – 268 с.
105. Вылегжанин А.Н. Москва У. Международно-правовые начала управления трансграничными трубопроводами // Право и управление. XXI век. 2015. № 3. С. 62-69.
106. Вылегжанин А.Н., Крымская К.В. Международно-правовой режим искусственных островов и иных стационарных конструкций в море // Московский журнал международного права. 2018. № 2. С. 42-57.
107. Вылегжанина Е. Е. Компенсационная ответственность как институт экологического права. – М.: ЦДК, 1999. – 145 с.
108. Вяхирев Р.И., Никитин Б.А., Мирзоев Д.А. Обустройство и освоение морских нефтегазовых месторождений. – М.: Издательство академии горных наук, 1999. – 373 с.
109. Гаврилина Е.А. Правовое регулирование вывода из эксплуатации объектов обустройства месторождений нефти (морских стационарных платформ, установок и сооружений) на континентальном шельфе США, Норвегии, Великобритании: проблемные аспекты // Правовой энергетический форум. 2017. № 4. С. 15-22.
110. Гаврилина Е.А. Правовой режим вывода морских нефтегазовых объектов из эксплуатации // Нефть, Газ и Право. 2017. № 4. С. 29-36.

111. Гаврилина Е.А. Правовой режим морской стационарной платформы для добычи нефти и газа на морских месторождениях // Правовой энергетический форум. 2017. № 2. С. 15-22.
112. Гаврилина Е.А. Юрисдикция прибрежного государства в отношении плавучей буровой установки в зависимости от места (расположения) производства буровых работ в пространствах Мирового океана // Правовой энергетический форум. 2018. № 1. С. 43-51.
113. Галиев Р.С. Борьба с морским пиратством. Международно-правовой аспект. – Барнаул: Барнаульский юридический институт МВД России, 2015. – 168 с.
114. Голицын В.В. Источники интерэкоправа: взгляд судьи Международного трибунала по морскому праву из Гамбурга // Евразийский юридический журнал. 2014. № 8. С. 8-12.
115. Гудев П.А. Конвенция ООН по морскому праву: проблемы трансформации режима. – М.: ИМЭМО РАН, 2014. – 201 с.
116. Гусарова И.А., Сагдеева А.А., Парфирьева Е.Н. Перспективы освоения нефтегазовых ресурсов Крыма // Вестник Казанского технологического университета. 2014. № 8. С. 280-283.
117. Гусейнов Ч.С., Иванец В.К., Иванец Д.В. Обустройство морских нефтегазовых месторождений. – М.: «Нефть и газ» РГУ нефти и газа им. И.М. Губкина, 2003. – 608 с.
118. Гуцуляк В.Н. Морское право. – М.: РосКонсульт, 2000. – 325 с.
119. Данильцев М.А. Международно-правовой статус плавучих буровых установок // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 14. Право. 2011. № 4. С. 74-83.
120. Заикин И.А. Обеспечение экологической безопасности при освоении морских нефтегазовых месторождений // Транспорт Российской Федерации. 2011. № 2. С. 54-57.
121. Захарова Л.И. Решение по делу «Arctic Sunrise» об установлении предварительных мер, вынесенное международным трибуналом по

морскому праву (Королевство Нидерландов против Российской Федерации) // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина. 2015. № 6. С. 82-86.

122. Золотухин А.Б., Гудместад О.Т., Ермаков А.И. Основы разработки шельфовых нефтегазовых месторождений и строительство морских сооружений в Арктике. – М.: «Нефть и газ» РГУ нефти и газа им. И. М. Губкина, 2000. – 770 с.
123. Зьянгиров Я.О., Лямина Н.Ф. Подводные комплексы – будущее по добыче нефти и газа шельфовой зоны арктических морей // Геология география и глобальная энергия. 2014. № 3. С. 104-106.
124. Интеграционное право. Учебник / под ред. С.Ю. Кашкина. – М.: Проспект, 2016. – 745 с.
125. Исполинов А.С. Эволюция и пути развития международного правосудия // Lex Russica. 2017. № 10. С. 58-87.
126. Капков В.И., Шошина Е.В., Беленикина О.А. Биоремедиация морских прибрежных экосистем: использование искусственных рифов // Вестник Мурманского государственного технического университета. 2016. № 1/2. С. 286-295.
127. Кашубский М.В. Могут ли пиратские действия быть совершены против морской нефтяной платформы? // Электронное приложение к российскому юридическому журналу. 2014. № 1. С. 5-14.
128. Козырь О.М., Ротарь А.А. Актуальные вопросы ответственности за загрязнение окружающей среды, причинённое в результате недропользования на шельфе // Нефть, газ и право. 2014. № 6. С. 51-59.
129. Копылов М.Н., Солнцев А.М. Утилизация морских судов – угроза международной экологической безопасности // Евразийский юридический журнал. 2010. № 10. С. 106-114.
130. Копылов М.Н., Копылов С.М. Мохаммад С.М.А. Формирование глобальной экологической политики и международных режимов международного экологического управления: *per aspera ad astrum* //

Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 5: Юриспруденция. 2015. № 2. С. 138-150.

131. Копылов М.Н., Копылов С.М., Мохаммад С.М.А. ЮНЕП и международно-правовая защита морской среды // Евразийский юридический журнал. 2010. № 11. С. 42-47.
132. Копылов М. Н., Нгуен К. Т. Современные подходы к экосистемному управлению // Евразийский юридический журнал. 2012. № 4. С. 82-86.
133. Копылов С.М. Нужна ли «предосторожность» международному экологическому праву: если да, то в каком качестве? // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 5: Юриспруденция. 2015. № 4. С. 155-159.
134. Копылов С.М. Принцип «загрязнитель платит» как специальный принцип международного экологического права // Правозащитник. 2016. № 1. С. 15.
135. Копылов С.М., Мохаммад С.М.А. Стратегия ООН по выработке международной экологической политики // Право и управление. XXI век. 2015. № 4. С. 76-81.
136. Кожеуров Я.С. Дифференциация международной ответственности // Российский юридический журнал. 2013. №3. С. 35.
137. Кожеуров Я.С. Международная ответственность за вредные последствия действий, не запрещённых международным правом // Альманах кафедры международного права *Ceteris Paribus*. М. 2012. С.103-109.
138. Кожеуров Я.С. Международная ответственность как вид юридической ответственности // Альманах кафедры международного права *Ceteris Paribus*. М. 2010. С. 93-108.
139. Кожеуров Я.С. Понятие ответственности государств за международно-противоправные деяния // Альманах кафедры международного права *Ceteris Paribus*. М. 2011. С. 83-101.

140. Крипакова А.В., Радченко А.С., Кнышов А.А. Международно-правовой статус плавучих буровых установок // Вопросы российского и международного права. 2018. № 7А. С. 188-195.
141. Курс международного права в 7 томах. Том 1. Понятие, предмет и система международного права / под ред. Р.А. Мюллерсона, Г.И. Тункина. – М.: Наука, 1989. – 360 с.
142. Курс международного права в 7 томах. Том 2. Основные принципы международного права / под ред. И.И. Лукашука. – М.: Наука, 1989. – 240 с.
143. Курс международного права в 7 томах. Том 3. Основные институты международного права / под ред. Н.А. Ушакова. – М.: Наука, 1990. – 260 с.
144. Курс международного права в 7 томах. Том 5. Отрасли международного права / под ред. В.С. Верещетина. – М.: Наука, 1992. – 336 с.
145. Лазарев М.И. Правовой режим морских буровых и иных установок. – М.: Институт государства и права АН СССР. 1972. – 185 с.
146. Лазарев М.И. Теоретические вопросы современного международного морского права. – М.: Наука, 1983. – 301 с.
147. Лукашук И.И. Международное право. Общая часть: учебник. – М.: Волтерс Клувер, 2005. – 432 с.
148. Лукашук И.И. Международное право. Особенная часть: учебник. – М.: Волтерс Клувер, 2005. – 544 с.
149. Лукашук И.И. Современное право международных договоров. В 2 т. Т. I. Заключение международных договоров. – М.: Волтерс Клувер, 2004. – 658 с.
150. Лукашук И.И. Современное право международных договоров. В 2 т. Т. II. Действие международных договоров. – М.: Волтерс Клувер, 2004. – 672 с.
151. Международное морское право / под ред. С.А. Гуреева. – М.: Норма: ИНФРА-М, 2011. – 432 с.

152. Международное морское право: Справочник / под ред. Г.С. Горшкова. – М.: Воениздат. 1985. – 430 с.
153. Международное право. Общая часть: учебник / под ред. Р.М. Валеева, Г.И. Курдюкова. – М.: Статут, 2011. – 543 с.
154. Международное право. Особенная часть: учебник / под ред. Р.М. Валеева, Г.И. Курдюкова. – М.: Статут, 2011. – 624 с.
155. Международное право. Общая часть: учебник для студентов юридических факультетов и вузов / под ред. И.И. Лукашука. – М.: Волтерс Клувер, 2008. – 432 с.
156. Международное право: учебник / под ред. А.Н. Вылегжанина. – М.: Юрайт, 2011. – 1003 с.
157. Международное право: учебник / под ред. С.А. Егорова. – М.: Статут, 2016. – 848 с.
158. Международное право: учебник / под ред. Ю.М. Колосова, В.И. Кузнецова. – М.: Международные отношения, 1994. – 608 с.
159. Международное публичное право: учебник / под ред. К.А. Бекашева. – М.: Проспект, 2009. – 1008 с.
160. Международные организации. Учебник / под ред. И.П. Блищенко. – М.: Изд-во РУДН, 1994. – 305 с.
161. Мирзоев Д.А. Основы морского нефтегазопромыслового дела. Т.2. Морские нефтегазопромысловые инженерные сооружения – объекты обустройства морских нефтегазовых месторождений. – М.: День Серебра, 2010. – 296 с.
162. Мирзоев Д.А., Ибрагимов И.Э., Архипова О.Л. Инновационные технологии подводной добычи углеводородов на шельфе Арктики // *Neftegas.RU*. 2012. № 8. С. 44-47.
163. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы / под ред. А.Л. Колодкина, В.Н. Гуцуляка, Ю.В. Бобровой. – М.: Статут, 2007. – 637 с.

164. Миронов М.Е. Вопросы нормативно-правового регулирования при создании сооружений на континентальном шельфе РФ // Вести газовой науки. 2013. № 3. С. 17-21.
165. Молодцов С.В., Международное морское право. – М.: Международные отношения, 1987. – 272 с.
166. Мудрецова Г.Г. Архитектурная эволюция установок добычи шельфовой нефти // Architecture and Modern Information Technologies. 2019. №1. С. 191-208.
167. Панкратова М.Е., Буев С.А., Рашева Н.Ю. Правовой анализ ареста судна «Arctic Sunrise» в акватории арктического шельфа // Вопросы российского и международного права. 2017. № 11. С. 135-145.
168. Перфилов В.А., Габова В.В., Томарева И.А., Канавец У.В. Проектирование и строительство морских нефтегазовых сооружений: в 2-х ч. Часть 1. – Волгоград: ВолгГТУ, 2017. – 224 с.
169. Право Европейского Союза в 2 т. Т. 1. Общая часть: учебник для бакалавров / под ред. С.Ю. Кашкина, А.О. Четверикова. – М.: Издательство Юрайт, 2013. – 647 с.
170. Ромашев Ю.С. Особенности установления и осуществления государствами своей юрисдикции в правоохранительной сфере // Государство и право. 2015. № 5. С. 82-91.
171. Скаридов А.С. Морское право. Монография. Академия Гуманитарного Образования. – СПб.: Academus, 2006. – 934 с.
172. Словарь международного права / под ред. С.А. Егорова – М.: Статут, 2014. – 495 с.
173. Современное международное морское право. Научные исследование. Охрана морской среды. Торговое и военное мореплавание / под ред. М.И. Лазарева. – М.: Наука, 1978. – 303 с.
174. Соколова Н.А. Международно-правовые проблемы управления в сфере охраны окружающей среды / под ред. К.А. Бекашева. – М.: Проспект, 2010. – 320 с.

175. Суворова И.А. Морские нефтегазовые сооружения. Вывод из эксплуатации. Учебное пособие. – М.: РГУ нефти и газа, 2007. – 108 с.
176. Толстых В.Л. Курс международного права: учебник. – М.: Волтерс Клувер, 2018. – 1056 с.
177. Толстых В.Л. Решение по делу «Арктик Санрайз» от 14 августа 2015 года и комментариев к нему // Евразийский юридический журнал. 2016. № 1. С. 101-105.
178. Тункин Г.И. Теория международного права / под ред. Л.Н. Шестакова. – М.: Зерцало, 2017. – 416 с.
179. Федосов Я.К. Основные правовые подходы к регулированию добывающих платформ с отходными трансграничными трубопроводами // Историческая и социально-образовательная мысль. 2014. № 6-2. С. 277-280.
180. Харин А.Ю., Харина С.Б. Скважинная добыча углеводородов морских и шельфовых месторождений. – Уфа: УГНТУ, 2004. – 140 с.
181. Черниченко С.В. Контуры международного права. Общие вопросы. – М.: Научная книга, 2014. – 592 с.
182. Черниченко С.В. Субъективные границы международного права, суверенитет и юрисдикция государств // Советский ежегодник международного права, 1989-90-91. М.: Россия-Нева. 1992. – С. 19-37.
183. Шинкарецкая Г.Г. «Мягкое» право: настоящее и перспективы развития // Современное право. 2016. № 2. С. 110-115.
184. Шинкарецкая Г.Г. Перспективы международно-правового регулирования сотрудничества приарктических государств // Материалы научно-практической конференции и круглого стола «Арктика - территория устойчивого развития и сотрудничества» и круглого стола «Правовые проблемы социально-экономического и инновационного развития Арктического региона России», 2018. С. 221-226.
185. Шинкарецкая Г.Г. Правовые проблемы охраны окружающей среды Каспийского моря // Международное право и международные

организации / *International Law and International Organizations*, 2019. № 1. С. 10-19.

186. Шинкарецкая Г.Г. Роль международных организаций в формировании и поддержании правопорядка в Северном Ледовитом океане // *Московский журнал международного права*. 2017. № 2. С. 118-127.

V. Монографии, учебники и статьи на иностранном языке

187. *The 1982 Law of the Sea Convention at 30: Successes, Challenges and New Agendas* / D. Freestone ed. – Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2013. – 230 p.
188. Allen J. *A Global Oil Stain – Cleaning Up International Conventions for Liability and Compensation for Oil Exploration/Production* // *Australian & New Zealand Maritime Law Journal*. 2011. № 1. P. 90-107.
189. *Artificial Reefs in European Seas* / A.C. Jensen, K.J. Collins, A.P.M. Lockwood eds. – Dordrecht: Springer, 2000. – 508 p.
190. Ayoade M.A. *Disused Offshore Installations and Pipelines: Towards "Sustainable Decommissioning"*. – London: Kluwer Law International, 2002. – 264 p.
191. Baine M. *Artificial Reefs: A Review of Their Design, Application, Management and Performance* // *Ocean & Coastal Management*. 2001. № 44. P. 241-259.
192. Bankes N., Trevisanut S. *Energy from the Sea: An International Law Perspective on Ocean Energy*. – Leiden: BRILL, 2015. – 188 p.
193. Barboza J. *The Environment Risk and Liability in International Law*. – Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2011. – 204 p.
194. Barrett J., Beckman R. *Handbook on Good Treaty Practice*. – Cambridge: Cambridge University Press, 2020. – 530 p.
195. Becker-Weinberg V. *Joint Development of Hydrocarbon Deposits in the Law of the Sea*. – Berlin: Springer, 2014. – 250 p.

196. Berlingieri F. *International Maritime Conventions (Volume 2): Navigation, Securities, Limitation of Liability and Jurisdiction*. – New York: Informa Law, 2015. – 506 p.
197. Berlingieri F. *International Maritime Conventions (Volume 3): Protection of the Marine Environment*. – New York: Informa Law, 2016. – 508 p.
198. Bosma S. *The Regulation of Marine Pollution arising from Offshore Oil and Gas Facilities – an Evaluation of the Adequacy of Current Regulatory Regimes and the Responsibility of States to Implement a New Liability Regime* // *The Australia and New Zealand Maritime Law Journal*. № 1. 2012. P. 89-117.
199. Boyle A., Freestone D. *International Law and Sustainable Development*. – Oxford: Oxford University Press, 2001. – 377 p.
200. Brown E.D. *International Law of the Sea, Volume I. Introductory Manual*. – Aldershot: Dartmouth, 1994. – 950 p.
201. Bush B. *Addressing the Regulatory Collapse Behind the Deepwater Horizon Oil Spill: Implementing a “Best Available Technology” Regulatory Regime for Deepwater Oil Exploration Safety and Cleanup Technology* // *Journal of Environmental Law and Litigation*. 2012. № 2. P. 535–570.
202. Byers M. *Custom, Power and the Power of Rules: International Relations and Customary International Law*. – Cambridge: Cambridge University Press, 1999. – 250 p.
203. Byers M. *International Law and the Arctic*. – Cambridge: Cambridge University Press, 2013. – 314 p.
204. Caminos H., Cogliati-Bantz V.P. *The Legal Regime of Straits, Contemporary Challenges and Solutions*. – Cambridge: Cambridge University Press, 2014. – 530 p.
205. Cates M.B. *Offshore Oil Platforms Which Pollute the Marine Environment: A Proposal for an International Treaty Imposing Strict Liability* // *San Diego Law Review*. 1984. № 3. P. 691-708.

206. Campbell C.J. *Campbell's Atlas of Oil and Gas Depletion*. – New York: Springer, 2013. – 411 p.
207. Caron D. *The ILC Articles on State Responsibility: The Paradoxical Relationship Between Form and Authority // The American Journal of International Law*. 2002. № 4. P. 857-873.
208. Chandrasekaran S., Jain A.K. *Ocean Structures: Construction, Materials, and Operations*. – Boca Raton: CRC Press, 2017. – 343 p.
209. *The Changing Arctic and the European Union: A Book Based on the Report "Strategic Assessment of Development of the Arctic: Assessment Conducted for the European Union" / A. Stepien, T. Koivurova, P. Kankaanpää eds.* – Leiden: BRILL, 2015. – 358p.
210. Chesterman S. *Just War or Just Peace? Humanitarian Intervention and International Law*. – Oxford: Oxford University Press, 2002. – 295 p.
211. Churchill R.R., Lowe A.V. *The Law of the Sea*. – Manchester: Manchester University Press, 2010. – 494 p.
212. Cogliati-Bantz V.P. *Means of Transportation and Registration of Nationality: Transportation Registered by International Organizations*. – Abingdon: Routledge, 2015. – 304 p.
213. Crawford J. *Brownlie's Principles of Public International Law*. – Oxford: Oxford University Press, 2012. – 803 p.
214. Crawford J. *State Responsibility: The General Part*. – Cambridge: Cambridge University Press, 2013. – 825 p.
215. Dromgoole S. *Underwater Cultural Heritage and International Law*. – Cambridge: Cambridge University Press, 2013. – 400 p.
216. Dux T. *Specially Protected Marine Areas in the Exclusive Economic Zone (EEZ): The Regime for the Protection of Specific Areas of the EEZ for Environmental Reasons Under International Law*. – Münster: LIT Verlag, 2011. – 519 p.
217. El-Reedy M. *Offshore Structures Design, Construction and Maintenance*. – Houston: Gulf Professional Publishing, 2012. – 649 p.

218. Engineering Challenges for Sustainable Future: Proceedings of the 3rd International Conference on Civil, Offshore and Environmental Engineering (ICCOEE 2016, Malaysia, 15-17 Aug 2016) / N.A. Zawawi ed. – Boca Raton: CRC Press, 2016. – 552 p.
219. Environmental Regulation of Oil and Gas / Z. Gao ed. – London: Kluwer Law International, 1998. – 615 p.
220. Environmental Technology in the Oil Industry. First edition / S.T. Orszulik ed. – London: Blackie Academic & Professional, 1997. – 400 p.
221. Environmental Technology in the Oil Industry. Third edition / S.T. Orszulik ed. – Cham: Springer, 2016. – 485 p.
222. Esmaeili H. The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law. – Aldershot: Ashgate Dartmouth, 2001. – 301 p.
223. Esmaeili H. The Protection of Offshore Oil Rigs in International Law (Part I) // Australian Mining and Petroleum Law Journal. 1999. № 3. P. 241-252.
224. Esmaeili H. The Protection of Offshore Oil Rigs in International Law (Part II) // Australian Mining and Petroleum Law Journal. 2000. № 3. P. 35-43.
225. Evans M. International Law. – Oxford: Oxford University Press, 2003. – 841 p.
226. Fang H., Duan M. Offshore Operation Facilities - Equipment and Procedures. – Houston: Gulf Professional Publishing, 2014. – 1196 p.
227. Faure M. Civil Liability and Financial Security for Offshore Oil and Gas Activities. – Cambridge: Cambridge University Press, 2017. – 478 p.
228. Faure M., Liu J., Wang H. A Multilayered Approach to Cover Damage Caused by Offshore Facilities // Virginia Environmental Law Journal. 2015. № 33. P. 356-422.
229. Foster C.E. Science and the Precautionary Principle in International Courts and Tribunals: Expert Evidence, Burden of Proof and Finality. – Cambridge: Cambridge University Press, 2011. – 375 p.

230. Fowler A.M., Macreadie P.I., Jones D.O.B., Booth D.J. A Multi-Criteria Decision Approach to Decommissioning of Offshore Oil and Gas Infrastructure // *Ocean & Coastal Management*. 2014. № 87. P. 20-29.
231. Frank V. The European Community and Marine Environmental Protection in the International Law of the Sea: Implementing Global Obligations at the Regional Level. – Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2007. – 504 p.
232. Gahlen S.F. Civil Liability for Accidents at Sea. – New York: Springer, 2015. – 434 p.
233. Gardiner R. Treaty Interpretation. – Oxford: Oxford University Press, 2015. – 523 p.
234. Gavouneli M. Pollution from Offshore Installations. – London: Graham & Trotman, 1995. – 320 p.
235. Geijerstam K., Svensson H. Ship Collision Risk – An Identification and Evaluation of Important Factors in Collisions with Offshore Installations. – Lund: Lund University, 2008. – 151 p.
236. Gerwick B.C. Construction of Marine and Offshore Structures. – Boca Raton: CRC Press, 2007. – 792 p.
237. Golitsyn V.V. The Contribution of the International Tribunal for the Law of the Sea to the Progressive Development of the International Environmental Law // *Environmental Policy and Law*. 2016. № 5. P. 292-298.
238. Golitsyn V.V. Freedom of Navigation: Development of the Law of the Sea and Emerging Challenges // *International Law Studies*. 2017. № 93. P. 262–271.
239. Gutsulyak V. International Maritime Law from the Russian Perspective: A Comprehensive Guide for Shipmasters, Lawyers and Cadets. – Irvine: Universal Publishers, 2017. – 414 p.
240. Handbook of the Politics of the Arctic / L.C. Jensen, G. Hønneland eds. – Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2015. – 640 p.
241. Handbook of Offshore Engineering. Volume I. / S.K. Chakrabarti ed. – London: Elsevier, 2005. – 661 p.

242. Handbook on Marine Environment Protection: Science, Impacts and Sustainable Management / M. Salomon, T. Markus eds. – Cham: Springer, 2018. – 1024 p.
243. Harel A. Preventing Terrorist Attacks on Offshore Platforms: Do States Have Sufficient Legal Tools? // Harvard National Security Journal. 2012. № 4. P. 131-184.
244. Harrison J. Article 82 of UNCLOS: The Day of Reckoning Approaches // The Journal of World Energy Law & Business. 2017. № 6. P. 488-504.
245. Harrison J. Current Legal Developments the Arctic Sunrise Arbitration (Netherlands v. Russia) // The International Journal of Marine and Coastal Law. 2016. № 1. P. 145-159.
246. Harrison J. Making the Law of the Sea. – Cambridge: Cambridge University Press, 2011. – 316 p.
247. Harrison J. Saving the Oceans Through Law: The International Legal Framework for the Protection of the Marine Environment. – Oxford: Oxford University Press, 2017. – 300 p.
248. Healy N.J., Sweeney J.C., Basic Principles of the Law of Collision // Journal of Maritime Law and Commerce. 1991. № 3. P. 359-404.
249. Higgins R. Problems and Process International Law and How We Use It. – Oxford: Oxford University Press, 1995. – 274 p.
250. Higgins R. Abandonment of Energy Sites and Structures: Relevant International Law // Journal of Energy & Natural Resources Law. 1993. № 11. P. 6-16.
251. Higgins R. Themes and Theories. – Oxford: Oxford University Press, 2009. – 1421 p.
252. Honein S.E. The International Law Relating to Offshore Installations and Artificial Islands: An Industry Report. – London: Lloyd's of London Press, 1991. – 111 p.

253. Igiehon M.O., Park P. Evolution of International Law on the Decommissioning of Oil and Gas Installations // *International Energy Law and Taxation Review*. 2001. № 9. P. 199-212.
254. The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume I: The Law of the Sea / D.J. Attard, M. Fitzmaurice, N. Martínez eds. – Oxford: Oxford University Press, 2014. – 723 p.
255. The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume II: Shipping Law / D.J. Attard, M. Fitzmaurice, A. Ignacio, N. Martínez, E. Belja eds. – Oxford: Oxford University Press, 2016. – 675 p.
256. The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume III: Marine Environmental Law and International Maritime Security Law / D.J. Attard, M. Fitzmaurice, N. Martínez, R. Hamza eds. – Oxford: Oxford University Press, 2016. – 598 p.
257. The IMLI Treatise on Global Ocean Governance: Volume I: UN and Global Ocean Governance / D.J. Attard, D. Ong, D. Kritsiotis eds. – Oxford: Oxford University Press, 2018. – 464 p.
258. *International Courts and the Development of International Law: Essays in Honour of Tullio Treves* / N. Boschiero, T. Scovazzi, C. Pitea, C. Ragni eds. – The Hague: T.M.C. Asser Press, 2013 – 951 p.
259. Jahn F., Cook M., Graham M. *Hydrocarbon Exploration and Production*. – Amsterdam: Elsevier, 2008. – 456 p.
260. Jagerroos S., Krause P.R. Rigs-To-Reef: Impact or Enhancement on Marine Biodiversity // *Journal of Ecosystem & Ecography*. 2016. № 2. P. 187-198.
261. Jessup P.C. *The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction*. – New York: GA Jennings, 1927. – 548 p.
262. Jordan G. *Shell, Greenpeace and the Brent Spar*. – Hampshire: Palgrave Macmillan, 2001. – 381p.
263. Jørgensen D. OSPAR's Exclusion of Rigs-to-reefs in the North Sea // *Ocean & Coastal Management*. 2012. № 58. P. 57-61.

264. Kaiser M.J., Pulsipher, A.G. Rigs-to-Reef Programs in the Gulf of Mexico // *Ocean Development & International Law*. 2005. № 36. P. 119-134.
265. Kaiser M.J., Snyder B.F. *The Offshore Drilling Industry and Rig Construction in the Gulf of Mexico*. – New York: Springer, 2013. – 246 p.
266. Kashubsky M. A Chronology of Attacks on and Unlawful Interferences with Offshore Oil and Gas Installations, 1975 – 2010 // *Perspectives on Terrorism*. 2010. № 5-6. P. 139-167.
267. Kashubsky M. *Marine Pollution from the Offshore Oil and Gas Industry: Review of Major Conventions and Russian Law (Part I)* // *Maritime Studies*. 2006. № 1. P. 1-11.
268. Kashubsky M. *Offshore Oil and Gas Installations Security: An International Perspective*. – Boca Raton: CRC Press, 2016. – 520 p.
269. Kaye S. *International Measures to Protect Oil Platforms, Pipelines, and Submarine Cables from Attack* // *Tulane Maritime Law Journal*. 2007. № 3. P. 377 - 423.
270. Kiss A., Shelton D. *Manual of European Environmental Law*. – Cambridge: Cambridge University Press, 1997. – 622 p.
271. Klein N. *Maritime Security and the Law of the Sea*. – Oxford: Oxford University Press, 2011. – 350 p.
272. Kraska J. *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea*. – Santa Barbara: ABC-CLIO, 2011. – 253 p.
273. Kraska J. *Maritime Power and the Law of the Sea. Expeditionary Operations in World Politics*. – Oxford: Oxford University Press, 2011. – 484 p.
274. Kraska J., Pedrozo R. *International Maritime Security Law* – Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2013. – 968 p.
275. Koskenniemi M. *Case Concerning Passage through the Great Belt* // *Ocean Development and International Law*. 1996. № 27. P. 255-289.
276. Lazaratos G. *The Definition of Ship in National and International Law* // *Revue Hellénique de Droit International*. 1969. № 22. P. 57-99.

277. *The Law of International Responsibility* / J. Crawford, A. Pellet, S. Olleson, K. Parlett eds. – Oxford: Oxford University Press, 2010. – 1296 p.
278. *The Law of the Sea Progress and Prospects* / D. Freestone, R. Barnes, D. Ong. eds. – Oxford: Oxford University Press, 2006. – 465 p.
279. Leffler W.L., Pattarozzi R., Sterling G. *Deepwater Petroleum Exploration & Production: A Nontechnical Guide*. – Tulsa: PennWell Books, 2011. – 350 p.
280. Lyons Y. *The New Offshore Oil and Gas Installation Abandonment Wave and the International Rules on Removal and Dumping* // *The International Journal of Marine and Coastal Law*. 2014. № 3. P. 480-520.
281. *Managing the Risk of Offshore Oil and Gas Accidents: The International Legal Dimension* / G. Handl, K. Svendsen eds. – Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2019. – 488 p.
282. *Marine Ecosystems: Human Impacts on Biodiversity, Functioning and Services* / T.P. Crowe, C.L.J. Frid eds. – Cambridge: Cambridge University Press, 2015. – 397 p.
283. Max M.D., Johnson A.H. *Exploration and Production of Oceanic Natural Gas Hydrate: Critical Factors for Commercialization*. – Cham: Springer, 2016. – 405 p.
284. Macreadie P.I., Fowler A.M., Booth D.J. *Rigs-to-Reefs: Will the Deep Sea Benefit from Artificial Habitat?* // *Frontiers in Ecology and the Environment*. 2011. № 9. P. 455-461.
285. Macreadie P.I., Fowler A.M., Booth D.J. *Rigs-to-Reefs policy: Can Science Trump Public Sentiment?* // *Frontiers in Ecology and the Environment*. 2012. № 10. P. 179-180.
286. *MARE-WINT: New Materials and Reliability in Offshore Wind Turbine Technology* / W. Ostachowicz, M. McGugan, J.U. Schröder-Hinrichs, M. Luczak eds. – Cham: Springer, 2016. – 432 p.
287. *Marine Navigation and Safety of Sea Transportation: Maritime Transport & Shipping* / A. Weintrit, T. Neumann eds. – Boca Raton: CRC Press, 2013. – 320 p.

288. *Maritime Liabilities in a Global and Regional Context* / B. Soyer, A. Tettenborn eds. – Oxon: Informa Law, 2019. – 334 p.
289. Meyers H. *The Nationality of Ships*. – The Hague: Martinus Nijhoff, 1967. – 395 p.
290. Mossop J. *The Continental Shelf Beyond 200 Nautical Miles: Rights and Responsibilities*. – Oxford University Press, 2016. – 304 p.
291. Mossop J. *Protests against Oil Exploration at Sea: Lessons from the Arctic Sunrise Arbitration* // *The International Journal of Marine and Coastal Law*. 2016. № 1. P. 60-87.
292. Nagtzaam G. *Gaia's Navy: The Sea Shepherd Conservation Society's Battle to Stay Afloat and International Law* // *William & Mary Environmental Law and Policy Review*. 2014. № 3. P. 613-694.
293. Narula K. *The Maritime Dimension of Sustainable Energy Security*. – Singapore: Springer, 2018. – 212 p.
294. *Natural Resources and the Law of the Sea Exploration, Allocation, Exploitation of Natural Resources in Areas under National Jurisdiction and Beyond* / I.A. Laird, B. Sabahi, A.M. Whitesell. eds. – New York: JURIS, 2017. – 434 p.
295. Noto M.C. *The Arctic Sunrise Arbitration and Acts of Protest at Sea* // *Maritime Safety and Security Law Journal*. 2016. № 2. P. 36-56.
296. O'Connell D.P. *The International Law of the Sea: Volume I*. – Oxford: Clarendon Press, 1982. – 634 p.
297. O'Connell D.P., *The International Law of the Sea: Volume II*. – Oxford: Clarendon Press, 1984. – 567 p.
298. *Oil Pollution and its Environmental Impact in the Arabian Gulf Region* / M. Al-Azab, W. El-Shorbagy, S. Al-Ghais eds. – Amsterdam: Elsevier, 2005. – 256 p.
299. Oude Elferink A.G. *The Arctic Sunrise Incident: A Multi-Faceted Law of the Sea case with a Human Rights Dimension* // *The International Journal of Marine and Coastal Law*. 2014. № 2. P. 244-289.

300. Oude Elferink A.G. *The Delimitation of the Continental Shelf between Denmark, Germany and the Netherlands* – Cambridge: Cambridge University Press, 2013. – 508 p.
301. Oude Elferink A.G. *The Russian Federation and the Arctic Sunrise Case: Hot Pursuit and Other Issues under the LOSC* // US Naval War College International Law Studies. 2016. № 92. P. 382 - 406.
302. Owen P., Rice T. *Decommissioning the Brent Spar*. – London: Spon Press, 2003. – 192 p.
303. *The Oxford Guide to Treaties* / D.B. Hollis ed. – Oxford: Oxford University Press, 2020. – 928 p.
304. *The Oxford Handbook of International Environmental Law* / D. Bodansky, J. Brunnée, E. Hey eds. – Oxford: Oxford University Press, 2008. – 1080 p.
305. *The Oxford Handbook of the Law of the Sea* / D.R. Rothwell, A.G. Oude Elferink, K.N. Scott, T. Stephens eds. – Oxford: Oxford University Press, 2015. – 850 p.
306. Oxman B. *The Duty to Respect Generally Accepted International Standards* // New York University Journal of International Law and Politics. 1991. № 24. P.109-159.
307. Oxman B. *Human Rights and the United Nations Convention on the Law of the Sea* // Columbia Journal of Translational Law. 1997. № 3. P.399-429.
308. Paik J.K., Thayamballi A.K. *Ship-Shaped Offshore Installations*. – Cambridge: Cambridge University Press, 2007. – 562 p.
309. Papadakis N. *The International Legal Regime of Artificial Islands* / N. Papadakis. – Leyden: Sijthoff, 1977. – 277 p.
310. Papanicopolulu I. *International Law and the Protection of People at Sea* / I. Papanicopolulu. – Oxford: Oxford University Press, 2018. – 288 p.
311. Park P. *International Law for Energy and the Environment*. – Boca Raton: CRC Press, 2013. – 404 p.

312. Pedersen P.T. Risk Assessment for Ship Collisions Against Offshore Structures // *Maritime Technology and Engineering* / C.G. Soares, T.A. Santos eds. – Boca Raton: CRC Press, 2015. – P. 11-21.
313. Peplowska Z. What is a Ship? The Policy of the International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage: The Effect of the Greek Supreme Court Judgment in the Slops Case // *Aegean Review of the Law of the Sea and Maritime Law*. 2010. № 1. P. 157–164.
314. Pesch S. Coastal State Jurisdiction around Installations: Safety Zones in the Law of the Sea // *The International Journal of Marine and Coastal Law*. 2015. № 3. P. 512–532.
315. Peters P., Soons A.H., Zima L.A. Removal of installations in the Exclusive Economic Zone // *Netherlands Yearbook of International Law*. 1984. P. 167–207.
316. Plant G. The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation // *International and Comparative Law Quarterly*. 1990. № 1. P. 27-56.
317. Pratt J.A., Priest T., James C. *Offshore Pioneers: Brown & Root and the History of Offshore Oil and Gas*. – Houston: Gulf Professional Publishing, 1997. – 302 p.
318. Raunholt L. Innovative Seabed Drilling Rig // *Scandinavian Oil and Gas*. 2007. № 3/4. P. 24-25.
319. *The Regulation of Continental Shelf Development: Rethinking International Standards* / M.H. Nordquist, J.N. Moore, A. Chircop, R. Long eds. – Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2013. – 392 p.
320. *Research Handbook on International Energy Law* / K. Talus ed. – Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2014. – 704 p.
321. *Research Handbook on International Marine Environmental Law* / R. Rayfuse ed. – Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2015. – 512 p.

322. Responsibilities and Liabilities for Commercial Activity in the Arctic: The Example of Greenland / V. Ulfbeck, A. Møllmann, B.O.G. Mortensen eds. – Oxon: Routledge, 2016. – 246 p.
323. Richards K.R. Deepwater Mobile Oil Rigs in the Exclusive Economic Zone and the Uncertainty of Coastal State Jurisdiction // *Journal of International Business and Law*. 2011. № 2. P. 387-411.
324. The Rio Declaration on Environment and Development: A Commentary / J.E. Viñuales ed. – Oxford: Oxford University Press, 2015. – 530 p.
325. Rochette J., Wemaere M., Chabason L., Callet S. Seeing beyond the Horizon for Deepwater Oil and Gas: Strengthening the International Regulation of Offshore Exploration and Exploitation // *IDDDRI Studies*. 2014. № 1. P. 3-36.
326. Rothwell D.R., Stephens T. *The International Law of the Sea*. – London: Bloomsbury Publishing, 2016. – 528 p.
327. *Routledge Handbook of Private Security Studies* / R. Abrahamsen, A. Leander eds. – Oxon: Routledge, 2015. – 280 p.
328. Sage-Fuller B. *The Precautionary Principle in Marine Environmental Law: With Special Reference to High Risk Vessel*. – Oxon: Routledge, 2013. – 304 p.
329. Sands P., Peel J. *Principles of International Environmental Law*. – Cambridge: Cambridge University Press, 2018. – 986 p.
330. *Serving the Rule of International Maritime Law: Essays in Honour of Professor David Joseph Attard* / N.A.M. Gutiérrez ed. – Oxon: Routledge, 2009. – 472 p.
331. Schofield C. *New Marine Resource Opportunities, Fresh Challenges* / C. Schofield // *University of Hawaii Law Review*. 2013. № 3. P. 715-733.
332. Shaw M.N. *International Law*. – Cambridge University Press, 2008. – 1542 p.
333. Soons A.H.A. *Artificial Islands and Installations in International Law* / A.H.A. Soons // *Occasional Paper Series. Law of the Sea Institute. University of Rhode Island*. 1974. Occasional Paper № 22. P. 1-30.

334. Speight J.G. Handbook of Offshore Oil and Gas Operations. – Houston: Gulf Professional Publishing, 2015. – 444 p.
335. Springer Handbook of Ocean Engineering / M.R. Dhanak, N.I. Xiros eds. – New York: Springer, 2016. – 1345 p.
336. Strati A. The Protection of the Underwater Cultural Heritage: An Emerging Objective of the Contemporary Law of the Sea / A. Strati. – The Hague: Kluwer Law International, 1995. – 479 p.
337. Summerskill M.B. Oil Rigs: Law and Insurance (Some Aspects of the Law and Insurance Relating to Offshore Mobile Drilling Units). – London: Stevens & Sons, 1979. – 472 p.
338. Sustainable Development and the Law of the Sea / Z. Keyuan eds. – Leiden: BRILL, 2017. – 324 p.
339. Sustainable Ocean Resource Governance: Deep Sea Mining, Marine Energy and Submarine Cables / M. Kotzur, N. Matz-Lück, A. Proelss, J. Sanden, R. Verheyen eds. – Leiden: BRILL, 2018. – 277 p.
340. Tanaka Y. The International Law of the Sea. – Cambridge: Cambridge University Press, 2012. – 435 p.
341. Transboundary Pollution: Evolving Issues of International Law and Policy / S. Jayakumar, T. Koh, R. Beckman, H.D. Phan eds. – Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2015. – P. 137-161.
342. Treves T. Human Rights and the Law of the Sea // Berkeley Journal of International Law. 2010. № 1. P. 1-13.
343. Ulfstein G. The Conflict Between Petroleum Production, Navigation and Fisheries in International Law // Ocean Development & International Law. 1988. № 3. P. 229–262.
344. United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary. Volume II / M.H. Nordquist, S. Nandan, S. Rosenne eds. – The Hauge: Martinus Nijhoff Publishers, 1993. – 1088 p.

345. United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary / A. Proelss, A.R. Maggio, E. Blitza, O. Daum eds. – München: C.H. Beck, 2017. – 2617 p.
346. Vinnem J.E. Offshore Risk Assessment Vol. 1: Principles, Modelling and Applications of QRA Studies. – London: Springer, 2013. – 570 p.
347. Vinogradov S., Azubuike S.I. Arctic Hydrocarbon Exploration & Production: Evaluating the Legal Regime for Offshore Accidental Pollution Liability // Arctic Yearbook. 2018. P. 307-327.
348. Vinogradov S. The Impact of the Deepwater Horizon: The Evolving International Legal Regime for Offshore Accidental Pollution Prevention, Preparedness, and Response // Ocean Development & International Law. 2013. № 4. P. 335-362.
349. Vugts J.H. Handbook of Bottom Founded Offshore Structures: Part 1. General Features of Offshore Structures and Theoretical Background. – Delft: Eburon, 2013. – 696 p.
350. Vukas B. The Law of Sea. – Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2004. – 359 p.
351. White M. Offshore Craft and Structures: A Proposed International Convention // Australian Mining Petroleum Law Journal. 1999. № 18. P. 21-27.
352. Whiteman M.M. Conference on the Law of the Sea: Convention on the Continental Shelf // The American Journal of International Law. 1958. № 4. – P. 629-659.
353. Yang H. Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea. – Berlin: Springer, 2006. – 286 p.
354. Young M.A. Trading Fish, Saving Fish: The Interaction between Regimes in International Law. – Cambridge: Cambridge University Press, 2011. – 366 p.
355. Zhang P., Zhao M., Rajagopal S., Retouniotis F. Research on Prevention of Ship Collisions with Oil Rigs // Journal of Shipping and Ocean Engineering. 2016. № 6. – P. 279-283.

VI. Диссертации и авторефераты

356. Анисимов И.О. Международно-правовая охрана объектов подводного культурного наследия: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Анисимов Игорь Олегович. – М., 2015. – 233 с.
357. Боклан Д.С. Взаимодействие международного экологического и международного экономического права: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.10 / Боклан Дарья Сергеевна. – М., 2016. – 414 с.
358. Вылегжанин А.Н. Международно-правовые основы природоресурсной деятельности государств в Мировом океане: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.10 / Вылегжанин Александр Николаевич. – М., 2002. – 324 с.
359. Герайбеков С.О. Проблемы определения статуса искусственных островов, установок и сооружений в современном международном морском праве: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Герайбеков Севим Октаевич. – М., 1977. - 18 с.
360. Голицын В.В. Международно-правовой режим Антарктики: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.10 / Голицын Владимир Владимирович. – М., 1992. – 435 с.
361. Гуцуляк В.Н. Международно-правовые проблемы современного торгового мореплавания: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.10 / Гуцуляк Василий Николаевич. – М., 1992. – 435 с.
362. Егиян В.Г. Международно-правовой режим российского морского торгового судна: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Егиян Владимир Геннадьевич. – М., 2010. – 233 с.
363. Косарева М.А. Трансграничные природные ресурсы в международном праве: понятие, статус, режим: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Мария Александровна Косарева. – М., 2008. – 187 с.
364. Луцик В.В. Международно-правовые проблемы эксплуатации современных технических средств исследования Мирового океана: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Луцик Валентин Владимирович. – Киев, 1984. – 209 с.

365. Москва У. Международно-правовой режим трансграничных трубопроводов: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Москва Уршуля. – М., 2016. – 198 с.
366. Повал Л.М. Международно-правовой статус плавучих атомных электростанций как участников торгового мореплавания: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Повал Лев Матвеевич. – М., 2008. – 210 с.
367. Серикова У.С. Становление и развитие нефтегазового комплекса Каспийского региона: автореф. дис. ... канд. тех. наук: 07.00.10 / Серикова Ульяна Сергеевна. – М., 2013. – 23 с.
368. Esmaeili H. The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law: A Thesis Submitted for the Degree of Doctor of Philosophy / Hussein Esmaeili. – The University of New South Wales, 1999. – 342 p.
369. Galea F. Artificial Islands in The Law of the Sea: Dissertation Presented in Partial Fulfilment of the Requirement for the Degree of Doctor of Laws / Francesca Galea. – University of Malta, 2009. – 145 p.

Проект Руководства по выводу из эксплуатации морских нефтегазовых установок и сооружений

1. Для целей настоящего Руководства:

- .1 *Вывод из эксплуатации* – технологическая процедура, включающая этапы удаления, утилизации или повторного использования установок и сооружений после прекращения их применения по назначению;
- .2 *Морские нефтегазовые установки и сооружения* – стационарные установки и сооружения, используемые в целях разведки и разработки углеводородных ресурсов морского дна;
- .3 *Удаление* – демонтаж палубной и опорной части морских нефтегазовых установок и сооружений;
- .4 *Утилизация* – транспортировка удалённых морских нефтегазовых установок и сооружений на берег для последующей переработки или их затопление в море;
- .5 *Повторное использование* – применение удалённых конструкций и материалов морских нефтегазовых установок и сооружений для новых целей, не связанных с разведкой или разработкой углеводородных ресурсов морского дна.

- 2.1 Настоящее Руководство применяется к выводу из эксплуатации морских нефтегазовых установок и сооружений, которые расположены в пределах территориального моря, архипелажных вод, исключительной экономической зоны и континентального шельфа прибрежных государств.
- 2.2 Прибрежные государства по своему усмотрению либо применяют положения настоящего Руководства, либо принимают другие эффективные регулирующие меры при проведении или разрешении проведения проектов по выводу из эксплуатации морских нефтегазовых установок и сооружений, располагающихся в пределах внутренних вод.
- 3.1 Прибрежные государства, осуществляющие или разрешающие в пределах своей юрисдикции проекты вывода из эксплуатации морских

нефтегазовых установок и сооружений, обеспечивают неразрывность технологических этапов таких проектов.

- 3.2 Прибрежные государства обеспечивают, чтобы проекты вывода из эксплуатации морских нефтегазовых установок и сооружений в равной степени обеспечивали охрану морской среды, безопасность судоходства, рыболовства и других видов использования моря.
- 4.1 Морские нефтегазовые установки и сооружения должны быть удалены полностью за исключением случаев, когда частичное удаление допускается настоящим Руководством.
- 4.2 Решение о полном или частичном оставлении в море неиспользуемых нефтегазовых установок и сооружений принимается по каждому проекту вывода из эксплуатации, исходя из оценки, учитывающей потенциальное воздействие на:
 - .1 морскую среду, включая живые ресурсы моря;
 - .2 осуществление судоходства;
 - .3 осуществление рыболовства и других видов деятельности.
- 4.3 Критерии, по которым оценивается потенциальное воздействие на осуществление судоходства, установлены параграфом 2.2. Руководства и стандартов удаления морских установок и сооружений на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне 1989 года.
- 4.4 Критерии, по которым оценивается потенциальное воздействие на морскую среду, а также воздействие на осуществление рыболовства и других видов использования моря определяются компетентными международными организациями.
- 4.5 Удаление морских нефтегазовых установок и сооружений осуществляется в соответствии со стандартами, предусмотренными параграфом 3 Руководства и стандартов удаления морских установок и сооружений на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне 1989 года.
- 4.6 Прибрежные государства обеспечивают соблюдение международно-правовых требований к предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения, связанного с проведением технологических операций по удалению нефтегазовых установок и сооружений.

5. Утилизация морских нефтегазовых установок и сооружений должна осуществляться путём транспортировки удалённых материалов на берег для последующей переработки за исключением случаев, когда затопление таких установок и сооружений допускается требованиями Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года.
6. Проекты по выводу из эксплуатации могут предусматривать повторное использование материалов и конструкций морских нефтегазовых установок и сооружений в новых целях. Такая возможность допустима при учёте положений настоящего руководства, соблюдении международно-правовых требований к удалению и утилизации, а также универсальных и региональных стандартов осуществления такой деятельности.
- 7.1 Государства, под юрисдикцией которых осуществляются проекты по выводу из эксплуатации морских нефтегазовых установок и сооружений, устанавливают режимы ответственности, обеспечивающие компенсацию ущерба, который может возникнуть в результате осуществления таких проектов.
- 7.2 Национальные режимы ответственности должны предусматривать обеспечение адекватной и оперативной компенсации ущерба, возникающего в результате технологических операций по удалению и утилизации, а также обеспечивать компенсацию ущерба, который может возникнуть в связи с частично удалёнными установками и сооружениями.
8. Прибрежные государства сотрудничают по вопросам имплементации положений настоящего Руководства в международно-правовые режимы охраны региональных акваторий.