ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ИНСТИТУТ
МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ (УНИВЕРСИТЕТ) МИНИСТЕРСТВА
ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

На правах рукописи

Крымская Ксения Владимировна

«Современный международно-правовой режим искусственных островов, установок и сооружений на континентальном шельфе»

Специальность – 12.00.10 – Международное право; Европейское право

Диссертация на соискание ученой степени

кандидата юридических наук

Научный руководитель:
д. ю. н., профессор
Вылегжанин Александр Николаевич

Москва – 2021

Оглавление

СПИСОК ПРИНЯТЫХ В ДИССЕРТАЦИИ СОКРАЩЕНИЙ *3*

ВВЕДЕНИЕ *8*

Глава 1. Юридическое содержание терминов «искусственные острова», «установки» и «сооружения» *19*

§1 Становление норм международного права об искусственных островах, установках и сооружениях **20**

§2 Определение терминов «искусственные острова», «установки» и «сооружения» **37**

Глава 2. Толкование международно-правовых положений об искусственных островах, установках и сооружениях на континентальном шельфе. *52*

§1 Доктринальные источники **53**

§ 2 Морские стационарные конструкции для целей эксплуатации трансграничных месторождений углеводородов **75**

Глава 3. Правовой режим зон безопасности вокруг искусственных островов, установок и сооружений *82*

§1 Международно-правовое регулирование **83**

§2 Национальное законодательство Российской Федерации и зарубежных прибрежных государств **95**

§3 Правовой режим доступа физических лиц к искусственным островам, установкам и сооружениям **120**

Глава 4. Правовые вопросы удаления искусственных островов, установок и сооружений *133*

§ 1 Применимые международные договоры **135**

§ 2 Практика прибрежных государств **150**

Глава 5. Нападения на морские стационарные конструкции (case study) *161*

§ 1 Практика правового реагирования по фактам нападений на морские буровые суда и морские стационарные сооружения на континентальном шельфе **161**

§2 Дело «Arctic Sunrise» **170**

ЗАКЛЮЧЕНИЕ *181*

Список литературы *184*

СПИСОК ПРИНЯТЫХ В ДИССЕРТАЦИИ СОКРАЩЕНИЙ

Ведомство по безопасности	Национальное ведомство по безопасности нефтяных объектов и управлению окружающей средой (Австралия)
§147 СФНП США	§147 «Зоны безопасности» Свода федеральных нормативных правил США
Закон о шельфе 1953 г.	Закон о внешнем континентальном шельфе, 1953 г. (США)
Закон 1973 г.	Закон о морях и затопляемых при приливе землях, 1973 г. (Австралия)
Закон о сбросе 1981 г.	Закон о защите окружающей среды (о морском сбросе), 1981 г. (Австралия)
Закон 1987 г.	Закон о морских установках, 1987 г. (Австралия)
Закон 1996 г.	Закон о нефтяной деятельности, 1996 г. (Норвегия)
Закон 1998 г.	Закон о нефтяной деятельности, 1998 г. (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии)
Закон 2003 г.	Закон о безопасности морского транспорта и морских установок, 2003 г. (Австралия)
Закон 2006 г.	Закон о хранении нефти и парникового газа в море, 2006 г. (Австралия)
Доклад 1956 г.	Доклад Комиссии международного права ООН, 1956 г.
Договор 2010 г.	Договор между Российской Федерацией и Королевством Норвегия о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане, 2010 г.
ИКАО	Международная организация гражданской

	авиации
ИМО	Международная морская организация
ИНМАРСАТ	Международная организация спутниковой связи
Исследование 2012 г.	Исследование безопасности сектора морских нефтегазовых ресурсов, 2012 г. (Австралия)
КБМ	Комитет по безопасности на море ИМО
КМП	Комиссия международного права ООН
Конвенция об ИНМАРСАТ	Конвенция о Международной организации спутниковой связи, 1976 г.
Лондонская конвенция 1972 г.	Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов, 1972 г.
Кодекс ОСПС	Международный кодекс по охране судов и портовых средств
Конвенция о шельфе 1958 г.	Конвенция о континентальном шельфе, 1958 г.
Конвенция 1982 г.	Конвенция ООН по морскому праву, 1982 г.
Конвенция 1988 г.	Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 г.
Конвенция ОСПАР	Конвенции по защите морской среды Северо-Восточной Атлантики, 1992 г.
МАРПОЛ	Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов, 1973/78
Минтранс РФ	Министерство транспорта Российской Федерации
МППСС 1972 г.	Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновения судов в море, 1972 г.

ООН	Организация Объединенных Наций
Ответ 2013 г.	Ответ Правительства Австралии на представленное инспектором транспортной безопасности «Исследование безопасности сектора морских нефтегазовых ресурсов», 2013 г. (Австралия)
ПДК	Подводный добычной комплекс
Положение 2013 г.	Положение об обозначении стационарных нефтяных установок, 2013 г. (Норвегия)
ППТС	Постоянная палата третейского суда
Приказ Минтранса России 2010 г.	Приказ Министерства транспорта Российской Федерации «О применении положений главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. и Международного кодекса по охране судов и портовых средств в отношении стационарных и плавучих платформ, морских передвижных буровых установок, которые находятся на месте разработки континентального шельфа Российской Федерации», 2010 г.
Приказ 1985 г.	Приказ министра энергетики № 657 «О зонах безопасности и зонах для соблюдения порядка и предотвращения опасности», 1985 г. (Дания)
Проект 1974 г.	Проект статей об исключительной экономической зоне, 1974 г.
Протокол 1988 г.	Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе, 1988 г.
Протокол 1996 г.	Протокол 1996 г. к Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов
Рамочные положения	Положения об охране здоровья, безопасности и защите окружающей среды при осуществлении

2010 г.	нефтяной деятельности и на некоторых сухопутных установках, 2010 г. (Норвегия)
Резолюция ИМО о зонах безопасности 1989 г.	Резолюция ИМО А.671 (16) «Зоны безопасности и безопасность мореплавания вокруг морских установок и сооружений», 1989 г.
Резолюция ИМО об удалении установок 1989 г.	Резолюция ИМО А.672 (16) «Руководство и стандарты по удалению морских установок и сооружений на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне», 1989 г.
Резолюция ИМО А.621 (15)	Резолюция ИМО А.621 (15) «Меры по предотвращению нарушения зон безопасности вокруг морских установок и сооружений», 1987 г.
Решение 98/3	Решение 98/3 об удалении более неэксплуатируемых установок к Конвенции ОСПАР, 1998 г.
Руководство Австралии 2018 г.	Руководство Министерства промышленности, инновационных технологий и науки Австралии «по удалению морских нефтяных установок», 2018 г.
Руководство Великобритании 2018 г.	Руководство по удалению морских нефтегазовых установок и трубопроводов, 2018 г. (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии)
РФ	Российская Федерация
СОЛАС	Конвенция по охране человеческой жизни на море, 1974 г. (с Протоколами 1978 и 1988 гг.)
США	Соединенные Штаты Америки
Трибунал	Международный трибунал по морскому праву
УК Норвегии	Уголовный кодекс Норвегии, 2005 г.
ФЗ «О безопасности» 2011 г.	Федеральный закон № 356-ФЗ «О безопасности объектов топливно-энергетического комплекса», 2011 г.

ФЗ о шельфе 1995 г.	Федеральный закон № 187-ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации», 1995 г.

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы диссертационного исследования

По опубликованным в 2021 г. данным в районе действия Конвенции по защите морской среды Северо-Восточной Атлантики 1992 г. (далее – *Конвенция ОСПАР 1992 г.*) было расположено в 2017 г. более 1350 действующих установок для целей разработки углеводородов, большинство из которых закреплены на морском дне, стационарны.[1] Статистические данные о таких морских конструкциях на январь 2018 г. показывают их максимальное количество в Северном море (184 установки), в Мексиканском заливе (175), в Персидском заливе (159), в дальневосточных морских районах (155), в морях юго-восточной Азии (152), при среднем числе установок в иных районах Мирового океана (от 88 до 3), с минимальным их числом в Канадской Арктике (1)[2].

Для обозначения таких искусственно созданных объектов в море действующие универсальные конвенции по морскому праву – *Женевские морские конвенции 1958 г.* (о территориальном море и прилежащей зоне[3]; об открытом море[4]; о континентальном шельфе[5]; о рыболовстве и охране живых ресурсов моря[6]**)** и Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (далее – *Конвенция 1982 г.*)[7] – используют, прежде всего, выражения «искусственные острова», «установки», «сооружения», «конструкции», «прибрежные

[1]URL: https://www.ospar.org/work-areas/oic/installations (дата обращения: 12 марта 2021 г.)
[2]URL: https://www.statista.com/statistics/279100/number-of-offshore-rigs-worldwide-by-region/ (дата обращения: 12 марта 2021 г.)
[3]URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/tsea.pdf (дата обращения: 28 августа 2019 г.)
[4]URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/hsea.pdf (дата обращения: 28 августа 2019 г.)
[5]URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/conts.pdf (дата обращения: 28 августа 2019 г.)
[6]URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/fisheries58.pdf (дата обращения: 28 июля 2019 г.)
[7]URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (дата обращения: 28 августа 2019 г.)

установки», «оборудование», «устройства». При этом эти использованные термины ни в *Женевских морских конвенциях 1958 г*., ни в *Конвенции 1982 г.* не определены, что привело к многочисленным и не совпадающим по юридическому смыслу авторским дефинициям и классификациям, существующими в российской и зарубежной науке международного права.

Еще более значим для практики государств вопрос о международно-правовых мерах обеспечения безопасности на стационарных конструкциях в море, прежде всего, созданных в целях разведки и разработки природных ресурсов. Это обусловлено ростом случаев столкновения с такими стационарными конструкциями судов; ростом числа стационарных морских конструкций, что, по экспертным оценкам, несет риски для глобального международного судоходства и для морской среды. По данным Всемирного банка данных об авариях на морских нефтегазовых установках с 1975 г. было зафиксировано 6451 аварий на 3795 объектах.[8] Последнее обновление базы данных, произведенное в 2014 г., добавило более 300 аварий с момента предыдущего обновления базы (включая аварии на платформе «Hercules 265» в Мексиканском заливе 13 июля 2013 г.).[9] Помимо этого, стационарные морские конструкции, прежде всего нефтяные буровые установки, становятся приоритетным объектом нападения в случае вооруженных конфликтов.

Основным международно-правовым способом обеспечения безопасности таких морских объектов стало установление вокруг них «зон безопасности», как на то указано в *Женевских морских конвенциях 1958 г*. и в *Конвенции 1982 г*. Однако практика государств свидетельствует о нежелании некоторых из них придерживаться установленной конвенционной ширины в 500 метров; создаются иные виды охранных зон, не предусмотренные в *Женевских морских конвенциях 1958 г.* и в *Конвенции 1982 г.*, с особым

---

[8] World offshore accident database. URL: https://www.dnvgl.com/services/world-offshore-accident-database-woad-1747 (дата обращения: 12 марта 2021 г.)

[9] Whitepaper: Worldwide Offshore Accident Databank (WOAD). URL: https://www.dnvgl.com/software/campaigns-2015/safeti-woad-whitepaper.html (дата обращения: 12 марта 2021 г.)

режимом допуска в них судов и физических лиц. В этом контексте дискуссионным остается вопрос о соответствии норм национального законодательства международному морскому праву и о том, насколько соблюдаются те установленные государствами охранные зоны вокруг морских объектов, которые не предусмотрены указанными конвенциями.

Степень научной разработанности по теме диссертационного исследования

В отечественной международно-правовой науке достаточно глубоко разработаны основные теоретические вопросы статуса морских пространств (прежде всего, в работах проф. Молодцова С.В., Барсегова Ю.Г., Колодкина А.Л.), правового режима морских природных ресурсов (работы проф. Вылегжанина А.Н.), правовые вопросы судоходства (работы проф. Гуреева С.А., Иванова Г.Г.) и рыболовства (работы проф. Бекяшева К.А., проф. Бекяшева Д.К.)

Тем не менее, современный правовой режим искусственных островов, установок и сооружений в отечественной науке ранее комплексно не исследовался на уровне диссертации. В 1977 г. в Академии наук СССР была подготовлена С.О. Герайбековым работа по теме «Проблема определения статуса искусственных островов, установок и сооружений в современном международном морском праве» (на соискание ученой степени кан. юрид. наук). Понятно, что написанная до принятия в 1982 году Конвенции ООН по морскому праву, тем более до ее вступления в силу (1994 год), эта кандидатская диссертация по существенным вопросам современного статуса морских конструкций устарела.

Некоторые аспекты обозначенной темы диссертации затронуты в работах зарубежных юристов: Artificial Islands and Installations in International Law / *Alfred H.A. Soons* – Occasional Paper No. 22, Law of the Sea Institute, 1974; The International Legal Regime of Artificial Islands / *Nikos Papadakis* – Sijthoff, Leyden, 1977; The Legal Regime of Offshore Oil rigs in International Law / *H. Esmaeili* – Dartmouth Publishers, 2001; Artificial Islands, Installations

and Structures / *Alex G. Oude Elferink* – Max Planck Encyclopedia of Public International Law, 2013; The International Law of the Sea (2nd edition) / *Donald. R. Rothwell, T. Stephens* – Bloomsbury, 2016.

В целом же в отечественной юридической науке данная тема представлена отдельными упоминаниями о правовом режиме стационарных морских установок в статьях и главах учебников по международному праву, морскому праву, в основном, в рамках рассмотрения правового режима континентального шельфа.

В таком контексте настоящая работа нацелена на то, чтобы обобщить и систематизировать имеющуюся правовую и фактическую информацию по обозначенной теме, рассмотреть базовые вопросы толкования действующих норм международного права о создании искусственных островов, установок и сооружений, с учетом результатов анализа соответствующей практики обеспечения их безопасности, тем самым создавая целостную научную характеристику современного международно-правового режима искусственных островов, установок и сооружений.

Цели и задачи исследования

Цель настоящего диссертационного исследования заключается во всесторонней и комплексной научной характеристике современного правового статуса искусственных островов, установок и сооружений, применимых договоров, обычных и договорных норм международного права, иных международно-правовых источников, с учетом анализа практики ряда государств, отраженной в их национальном праве.

Поставленная цель определила следующие задачи, решенные в настоящем диссертационном исследовании:

- дать общую правовую характеристику современного международно-правового режима искусственных островов, установок и сооружений;
- проанализировать нормы национального права Российской Федерации и зарубежных государств, применимые к определению статуса искусственных островов, установок и сооружений;

- исследовать историю становления международно-правовых норм, определяющих статус искусственных островов, установок и сооружений;
- проанализировать варианты толкования норм, предусмотренных в *Конвенции 1982 г.* и применимых к регулированию деятельности государств по созданию и использованию искусственных островов, установок и сооружений;
- раскрыть юридическое содержание конвенционного термина «зона безопасности», проанализировать практику государств по установлению таких зон вокруг искусственных островов, установок и сооружений, в т.ч. на основании национального права, отличающегося от *Конвенции 1982 г.;*
- рассмотреть вопросы, связанные с правовым режимом доступа физических лиц к искусственным островам, установкам и сооружениям;
- дать общую правовую характеристику удаления установок и сооружений, расположенных на континентальном шельфе, в соответствии с применимыми нормами международного права и с учетом практики государств;
- охарактеризовать дело «Arctic Sunrise» в контексте современного правового режима искусственных островов, установок и сооружений.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в том, что впервые в отечественной науке международного права в рамках диссертационного исследования проводится комплексный правовой анализ международно-правовых норм и норм национального права, применимых к определению правового статуса стационарных конструкций в море, прежде всего, за пределами морской территории государств.

Соответствие паспорту научной специальности

Исследование проведено в рамках специальности 12.00.10 – Международное право; Европейское право. Области исследования в

соответствии с паспортом специальности: 1.5. Нормы международного права. Источники международного права; 1.7. Взаимодействие международного и национального права. Имплементация норм международного права в национальное законодательство; 1.8. Реализация международного права; 1.9. Международное правотворчество. Прогрессивное развитие и кодификация международного права; 1.12. Взаимодействие международных договоров и российского законодательства; 1.21. Международное морское право; 1.25. Международное право окружающей среды.

Объектом исследования являются отношения между заинтересованными государствами в области установления и уточнения правового режима искусственных островов, установок и сооружений на континентальном шельфе.

Предмет исследования – это нормы международных договоров и актов национального права, которые регулируют отношения государств, возникающие при создании и эксплуатации искусственных островов, установок и сооружений, а также соответствующая судебная практика государств, российские и зарубежные международно-правовые доктрины по вопросам морской деятельности.

Теоретическая и практическая значимость исследования

Содержащиеся в настоящем диссертационном исследовании выводы, положения и практические рекомендации могут быть использованы в теоретической и практической деятельности специалистами в области международного права.

Материал диссертации может быть внедрен в учебный процессе в МГИМО-Университете и в других высших учебных заведениях России, прежде всего, при преподавании учебных дисциплин «Международное право»; «Международное морское право», «Правовое регулирование экономической деятельности в Арктике»; «Арбитражное и судебное урегулирование морских споров государств». Представленный материал в части правового статуса буровых установок на континентальном шельфе и

правовых вопросов обеспечения безопасности таких конструкций может быть использован при преподавании учебных дисциплин (например, «Международно-правовые вопросы недропользования и энергетики») в Международном институте энергетической политики МГИМО-Университета и в некоторых иных высших учебных заведениях России.

Методологическую основу исследования составляют как общенаучные, так и частнонаучные методы, характерные для проведения исследований в области международного права. К общенаучным методам относятся анализ и синтез, индукция и дедукция, исторический, лингвистический методы. Основные частнонаучные методы, использованные при проведении настоящего исследования – формально-юридический, структурно-системный, метод сравнительного правоведения.

Теоретическая основа исследования

В процессе написания настоящей работы автор опирался на научные труды отечественных юристов-международников, прежде всего, таких как А.Х. Абашидзе, Д.С. Боклан, Ю.Г. Барсегов, А.Н. Вылегжанин, В.В. Гаврилов, А.Я. Капустин, Ф.И. Кожевников, Ю.М. Колосов, С.Б. Крылов, И.И. Лукашук, С.В. Молодцов, Б.И. Нефедов, Г.И. Тункин.

Особое внимание уделено исследованиям отечественных специалистов по морскому праву, таких как К.А. Бекяшев, Д.К. Бекяшев, В.В. Голицын, В.Н. Гуцуляк, А.Л. Колодкин, Р.А. Колодкин, в т.ч. опубликованных в открытом электронном доступе на сайте «Московского журнала международного права» (https://www.mjil.ru).

При проведении диссертационного исследования также были использованы научные труды представителей зарубежной международно-правовой науки: М. Байерс, П. Беркман, А. Лове, Б. Магнуссон, М. Нордквист, Д. Нортон, Н. Пападакис, Д. Роуч, Д. Рутвел, А. Сунс, Р. Черчиль, А. Эльферинк.

Нормативную базу исследования составляют универсальные международные конвенции по морскому праву, иные применимые

международные договоры, а также национальное законодательство государств.

По результатам проведенного исследования автор выносит на защиту следующие положения:

1. При толковании статьи 11 *Конвенции 1982 г.* (о том, что «наиболее выдающиеся в море постоянные портовые сооружения, которые являются составной частью системы данного порта, рассматриваются как часть берега») следует учитывать, что в отличие от Конвенции о континентальном шельфе 1958 г. (далее – *Конвенция о шельфе 1958 г.*), *Конвенция 1982 г.* содержит юридически значимое уточнение: «Прибрежные установки и искусственные острова не считаются постоянными портовыми сооружениями». Термин «портовые сооружения» означает постоянные конструкции, которые юридически формируют составную часть системы порта. А «прибрежные установки и искусственные острова» рассматриваются как юридически отграниченные от системы порта, фактически отделенные от линии побережья, от которой они отстоят в сторону моря.

2. Выражение «прибрежные установки и искусственные острова» не относится к нефтяным и газовым буровым установкам, которые, находясь за пределами территориального моря, охватываются статьями 60 и 80 *Конвенции 1982 г*. Рассматриваемое выражение применяется к конструкциям, которые обеспечивают стоянку крупнотоннажных судов на достаточно больших глубинах для выполнения погрузочно-разгрузочных работ, когда такие суда с большой осадкой не имеют возможности зайти в порт.

3. Только прибрежное государство имеет право разрешать создание и использование искусственных островов, установок и сооружений в пределах своего территориального моря, в силу своего суверенитета над ним. А в его исключительной экономической зоне, по статье 56 *Конвенции 1982 г.*, прибрежное государство имеет юрисдикцию в отношении «создания и использования» (англ. «*establishment and use*») искусственных островов, установок и сооружений. Юридическое различие между правами

прибрежного государства в отношении создания искусственных островов (для любых целей) и создания установок и сооружений (в ограниченных целях) – значимо. Это означает, что *Конвенция 1982 г.* формально не требует *expressis verbis* согласия прибрежного государства на сооружение, например, военной конструкции в его исключительной экономической зоне (хотя на практике еще не было реализации этого конвенционного положения). Тем не менее, согласие прибрежного государства всегда требуется в отношении создания другим государством искусственного острова на континентальном шельфе первого государства, в т.ч. и не в экономических целях.

4. Нет конвенционного различия между значением слов «установка», «сооружение», «устройство», «оборудование» в международно-правовом смысле: здесь правильнее говорить о едином правовом понятии, обозначенном разными словами в разных контекстах в статьях *Конвенции 1982 г.* Так, в статье 147 *Конвенции 1982 г.* использовано лишь слово «установки» (англ. *installations*); статья 194 опирается на выражение «установки и устройства» (англ. *installations and devices*); в статье 209 используются слова «установки, сооружения и другие устройства» (англ. *installations, structures, other devices*); в статье 258-262 используется выражение «научно-исследовательские установки или оборудование» (англ. *scientific research installations or equipment*). Это не исключает, однако, что в будущем перечисленные различные выражения могут получить индивидуальное правовое значение в конкретном нормативном контексте, по мере дальнейшей кодификации и прогрессивного развития международного права в данной специальной области.

5. Несмотря на существование различных видов охранных зон (помимо «зон безопасности», предусмотренных *Конвенцией континентальном о шельфе 1958 г.* и *Конвенцией 1982 г.*), само установление прибрежным государством таких зон не создает в настоящее время *per se* международных обязательств для государства флага судна, входящего в такую зону. Установление таких охранных зон рассматривается часто как

дополнительная национально-законодательная мера по предупреждению судовладельцев о расположении стационарной конструкции в этом морском районе; в контексте современного экологического права такие меры могут в будущем стать общей практикой государств.

6. Применимые положения *Женевских морских конвенций 1958 г., Конвенции 1982 г.* и *Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г.* формально не распространяются на искусственные острова, что следует из отсутствия в тексте соответствующих статей термина «искусственные острова», хотя в этих статья сделан акцент именно на покинутых и более не эксплуатируемых «установках», «сооружениях». Следовательно, пробелом в международном праве является вопрос об обязанности государства «рекультивировать» морское дно, если данное государство более не использует ранее созданный им искусственный остров, особенно в общем контексте современной «экологизации» международного права.

Степень достоверности и апробация результатов

Основные положения диссертационного исследования и его результаты опубликованы в научных публикациях в тех изданиях, которые рекомендованы Высшей аттестационной комиссией при Министерстве образования и науки Российской Федерации, а также в изданиях, цитируемых в международной базе данных Scopus.

Результаты диссертационного исследования излагались также в научных докладах и сообщениях соискателя, сделанных на международных, всероссийских и иных научно-практических мероприятиях:

1) «Искусственные острова, установки и сооружения в Арктике» – доклад на заседании международной рабочей исследовательской группы Pan-Arctic Option (Московский государственный институт международных отношений, г. Москва, 5-6 июня 2016 г.);
2) «Международно-правовой режим стационарных конструкций на арктическом континентальном шельфе» – доклад на X Конвенте

РАМИ, секция 10.2 «Состязательность в международном праве» (Московский государственный институт международных отношений, г. Москва, 8-9 декабря 2016 г.);

3) «Правовые вопросы удаления стационарных конструкций в море» – доклад на Международной научно-практической конференции «Физико-химическая геотехнология – инновации и тенденции развития», секция «Новое в международно-правовом регулировании недропользования» (РАЕН-МИСиС, г. Москва, 20-22 октября 2020 г.);
4) «Правовой статус комплекса оборудования подводной добычи на Киринском газоконденсатном месторождении (правовые вопросы обеспечения безопасности)» – доклад на совместном заседании секции «Техника и технология разработки морских месторождений» Научно-технического совета ПАО «Газпром» и секции «Освоение морских нефтегазовых месторождений» Ученого Совета ООО «Газпром ВНИИГАЗ» (ООО «Газпром ВНИИГАЗ», г. Москва, 30 ноября 2020 г.).

Положения, содержащиеся в диссертационном исследовании, их обоснованность и научная применимость подтверждаются также их апробацией: 1) в рамках участия соискателя в 2018-2020 гг. во всех этапах в научно-исследовательской работе по договору № 100017/01220Д от 31 марта 2017 г. между МГИМО-Университетом и ПАО «НК «Роснефть» по теме: «Комплексное исследование международно-правовых проблем освоения углеводородных ресурсов Арктики (включая трансграничные месторождения). Рекомендации для ПАО «НК «Роснефть»; 2) в участии в составлении рабочей программы по дисциплине «Арбитражное и судебное урегулирование морских споров государств» образовательного стандарта высшего образования МГИМО МИД России по направлению подготовки 40.04.01 «Юриспруденция».

Структура работы. Настоящее диссертационное исследование состоит из введения, пяти глав, объединяющих одиннадцать параграфов, заключения и списка литературы.

Глава 1. Юридическое содержание терминов «искусственные острова», «установки» и «сооружения»

Вопрос о правовом статусе искусственных сооружений в море в последние десятилетия приобретает всю большую актуальность. Это обусловлено развитием технологий и появлением различных видов искусственно созданных объектов, которые могут быть размещены в морских пространствах прибрежных государств в различных целях.

Бесспорно искусственные острова, установки и сооружения являются делом рук человека. Тем не менее, в международном праве возникают вопросы, связанные с терминологией и правовым статусом искусственных островов, установок и сооружений, а также другого конвенционного термина – «искусственно сооруженные в море конструкции».

Положения *Женевских морских конвенций 1958 г.* и *Конвенции 1982 г.* используют термины «наиболее выдающиеся в море постоянные портовые сооружения» (англ. *the outermost permanent harbour works*), «прибрежные установки» (англ. *offshore installations*), «искусственные острова» (англ. *artificial islands*), «установки» (англ. *installations; devices*), «сооружения» (англ. *structures*), «конструкции» (англ. *structures*), «оборудование» (англ. *equipment*) при обозначении прав и обязательств прибрежного и иных государств в различных по своему правовому режиму морских пространствах.

Далее будет рассмотрено правовое значение перечисленных терминов, которое может и совпадать, и отличаться в зависимости от того, в каком морском пространстве располагается данный объект. Еще больше практически значимых вопросов возникает в связи с характеристикой правового статуса искусственных островов, установок и сооружений за пределами морской государственной границы прибрежного государства,

прежде всего в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе.[10]

§1 Становление норм международного права об искусственных островах, установках и сооружениях

Раньше в международно-правовой доктрине отсутствовало различие даже между правовым положением естественных островов и искусственных. На протяжении длительного времени в науке международного права в качестве самого «типичного» примера искусственных островов рассматривались маяки, а именно – построенные на скале либо стоящие на сваях, которые соединены с морским дном. При этом зарубежные правоведы высказывали мнение, что такие маяки вне зависимости от того, на чем они были построены, рассматриваются как продолжение государственного суверенитета и территории (англ. *extension of the State's sovereignty and territoriality*) и должны обладать территориальным морем.[11]

Данное мнение было высказано Ч. Расселом в ходе арбитражного разбирательства по делу о Беринговом море 1893 г. (Соединенные Штаты Америки против Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии). А именно он утверждал, что «маяк, построенный на скале в море или стоящий на соединенных с морским дном сваях, становится территорией государства, которое его построило, и, являясь такой территорией, он наделен всеми правами, которые относятся к защите территории (англ. *it has all rights that belong to the protection of the territory*) – не больше и не меньше[12]… Право на территорию в отношении занимаемого пространства, полученное путем строительства маяка на скале в море, не подлежит

---

[10] *Вылегжанин А.Н., Крымская К.В.* Международно-правовой режим искусственных островов и иных стационарных конструкций в море. – Московский журнал международного права. № 2. – 2018. – С. 45.

[11] *Galea F.* Artificial islands in the Law of the Sea: dissertation presented by in partial fulfilment of the requirement for the Degree of Doctor of Laws. – Malta. – 2009. P. 26.

[12] *Westlake J.* International Law. Part I: Peace. – Cambridge University Press, London, 1910. – P.190.

сомнению (англ. *The right to acquire by the construction of a lighthouse on a rock in the ocean a territorial right in respect of the space so occupied is undoubted*)[13]».

Это утверждение было подвергнуто критике ведущими зарубежными правоведами Ф. Джессапом, Л. Оппенхаймом, Дж. Уэстлейком. Так, профессор Уэстлейк отметил, что сложно было бы признать за простой скалой и постройкой на ней право на территориальные воды.[14]

Профессор Оппехайм в своем докладе по вопросам территориального моря, представленном в Институт международного права в 1913 г., обратил внимание на необходимость в более детальном рассмотрении вопросов, связанных с маяками, построенными на скалах в море. В своем докладе профессор Оппехайм поставил вопрос следующим образом: «Следует ли рассматривать маяк, простроенный на скале или на отмели, покрываемой морем, в открытом море или в территориальном море, в качестве острова так, чтобы государство, построившее его, имело суверенное право на территориальное море вокруг такого маяка?» (фр. *La question se pose donc de savoir si un phare bâti sur un rocher ou sur un banc de mer submergé, dans la haute mer ou dans la mer territoriale, doit être considéré comme si c'était une île, de sorte que l'Etat possesseur du phare aurait un droit de souveraineté sur une mer territoriale à l'entour de ce phare*).[15]

По мнению правоведа, данный вопрос имел большое значение, так как в большинстве случаев маяки были построены на скалах или сваях за пределами территориального моря, например, маяк Эддистоун в проливе Ла-Манш, находящийся в 14 морских милях от побережья Девоншира.[16] В комментарии к докладу Оппенхайм указал, что разделяет мнение профессора Уэстлейка по поводу ошибочности утверждения, высказанного Ч. Расселом.

---

[13] Annulaire de l'Institut de Droit International. Volume 26, Session d'Oxford – Août, 1913. – Paris, PEDONE. – P. 410.
[14] Ibid.
[15] Annulaire de l'Institut de Droit International. Volume 26, Session d'Oxford – août, 1913. – Paris, PEDONE. – P. 409.
[16] Ibid.

Также в докладе зарубежный правовед выразил такое мнение: «Приравнивание маяков к островам является вводит в заблуждение; было бы лучше рассматривать такие маяки аналогично пришвартованным плавучим маякам (фр. *…qu'il vaudrait mieux traiter les phares sur le même pied que les bateaux-phares amarrés*). Точно также как государство не вправе заявлять о правах на территориальное море вокруг пришвартованного плавучего маяка, оно не может заявлять о своем суверенитете в морском пространстве, окружающем маяк в море (фр. *…il n'a pas le pouvoir de réclamer cette souveraineté sur une zone maritime à l'entour d'un phare dans la mer*)».[17]

Таким образом, в высказывании Оппехайма видны предпосылки формирования института искусственных островов, установок и сооружений, отличие их от естественно образованных островов и соотношение статуса плавучих и стационарных искусственных объектов.

Аналогично критиковал установление территориального моря вокруг стационарных маяков и американский профессор Джессап, отметив, что «во многих частях мира было бы опасным разрешать государствам присваивать новые морские районы путем строительства сооружений на скрытых отмелях (англ. *It would be a dangerous doctrine in many parts of the world to allow States to appropriate new areas of waters by means of structures on hidden shoals*)».[18]

Впервые к вопросам об уточнении правового статуса искусственных сооружений относительно естественных островов обратились на Гаагской конференции по кодификации международного права в 1930 г. До конференции в 1926 г. в меморандуме, подготовленным В. Шюкингом (Германия) в рамках работы подкомитета по вопросам территориального моря, было отмечено следующее: «искусственно созданные острова, соединенные с морским дном, не обладают территориальным морем и должны рассматриваться как суда, плавающие в открытом море (англ.

---

[17] Annulaire de l'Institut de Droit International. Volume 26, Session d'Oxford – août 1913. – Paris, PEDONE. – P. 410

[18] *Jessup P.C.* The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction. New York: G. A. Jennings Co. – 1927. – P. 69

…islands which are artificially created by anchorage to the bed of the sea … cannot claim that a special zone of territorial sea is constituted round such artificial island. Such fictitious islands must be assimilated to vessels voyaging on the high seas)».[19]

В 1928 г. в процессе подготовки к Гаагской конференции по кодификации международного права 1930 г. подготовительный комитет направил правительствам участвующих государств список рассматриваемых на конференции тем, среди которых было предложено определить, что является островом.[20] Так, например, Германия предложила квалифицировать искусственные острова в качестве естественных, если на первых проживают люди (фр. *…les iles artificielles (travaux d'art) sont assimilées aux iles naturelles qu'elles soint habituées par des hommes*).[21]

Нидерланды разделяли точку зрения Дании, заключавшуюся в том, что «искусственная сущность маленьких островов и скал, расположенных вдоль побережья, от которого должна отсчитываться протяженность территориального моря, не должна препятствовать учету таких островков и скал при делимитации (фр. *... le caractère artificiel des îlots et rochers situés le long d'une côte dont il s'agissait de délimiter les eaux territoriales ne devait pas empêcher leur prise en considération*)».[22]

Согласно мнению Соединенных Штатов «любая земная поверхность, образованная естественно, должна рассматриваться в качестве острова (фр.

---

[19]Memorandum by *W. Schücking*. Report of the Sub-committee // Committee of Experts for the Progressive Codification of International Law (League of Nations). URL: https://biblio-archive.unog.ch/Dateien/CouncilMSD/C-44-M-21-1926-V_EN.pdf (дата обращения: 18 сентября 2019 г.)

[20] Schedules of Points drawn up by the Preparatory Committee for Submission to the Governments. – 1928. – P.4. URL: https://biblio-archive.unog.ch/Dateien/CouncilMSD/C-44-M-21-1928-V_EN.pdf (дата обращения: 18 сентября 2019 г.)

[21] Цит. по: *Dipla H*. Le régime juridique des îles dans le droit international de la mer. – 1984. – P. 16. URL: https://books.openedition.org/iheid/4300#notes (дата обращения: 18 сентября 2019 г.).

[22] Ibid.

toute partie de la surface terrestre, naturellement constituée devait être considérée comme une île)».[23]

В 1929 г. юридический факультет Гарвардского университета предложил проект конвенции о территориальном море. Следует отметить, что в данном проекте предлагалось относить также к островам и «участки земли, которые находятся на поверхности воды только в определенный момент отлива; следовательно, от них, как и от материка, должны отсчитываться 3 морские мили территориального моря (англ. *the marginal sea around land exposed only at some stage of the tide is measured outward three miles therefrom in the same manner as from the mainlan*)».[24]

В результате работы конференции 1930 г. был принят ряд документов, среди которых – доклад Второго подкомитета, где было предложено определение острова (естественного) и, в частности, отмечалось, что термин «остров» не исключает искусственные острова.[25]

Многие авторитетные правоведы написали свои мнения по данному вопросу. Так, Ж. Жидель предложил свое определение острова (естественного) ввиду несогласия с определением, предложенным Вторым подкомитетом. По мнению Жиделя «остров – это естественное поднятие морского дна, окруженное водой (фр. *une île est une élévation naturelle du sol maritime… entourée par l'eau...*)».[26] Правовед считал, что искусственные острова возможно рассматривать в качестве естественных островов только если им присущи следующие характеристики: 1) это окруженный водой

---

[23] Ibid.

[24] Certain Legal Aspects Concerning the Delimitation of the Territorial Waters of Archipelagos. Extract from the Official Records of the United Nations Conference on the Law of the Sea, Volume I (Preparatory Documents). URL: http://legal.un.org/diplomaticconferences/1958_los/docs/english/vol_1/a_conf13_18.pdf (дата обращения: 18 сентября 2019 г.)

[25] *Galea F.* Artificial islands in the Law of the Sea: dissertation presented by in partial fulfilment of the requirement for the Degree of Doctor of Laws. – Malta. – 2009. – P. 24.

[26] Цит. по: *Dipla H.* Le régime juridique des îles dans le droit international de la mer. – 1984. URL: https://books.openedition.org/iheid/4300#notes (дата обращения: 18 сентября 2019 г.).

некий наземный участок; 2) он находится над уровнем воды; и 3) этот искусственный остров пригоден для жизни на нем людей.[27]

Жидель также полагал, что «схожи с естественными островами те искусственные острова, которые удовлетворяют тем же условиям и образование которых в силу естественных феноменов было спровоцировано или усилено посредством труда человека (*фр.«Sont assimilées aux îles naturelles les îles artificielles satisfaisant aux mêmes conditions et dont la formation par l'action de phénomènes naturels a été provoquée ou accélérée au moyen de travaux*).[28] Автор имел в виду, видимо, образование искусственного острова в результате наноса, в свою очередь спровоцированного, например, изменением русла реки или установкой плотины в районе морского течения. Проф. Жидель отмечал, однако, что такое отождествление статуса искусственного острова со статусом естественного острова применяется только к тем островам, которые находятся целиком или частично в территориальном море прибрежного государства.[29]

Вопрос о соотношении естественных и искусственных островов был также поставлен Ф. Мюнком, в 1976 г. отметившим, что при проведении между ними правового различия необходимо обратить внимание на то, что нельзя рассматривать в качестве острова любую поверхность, окруженную водой, не проводя различия, как именно эта поверхность была образована: 1) естественно; 2) в результате человеческой деятельности, но из природных материалов; 3) является ли такая поверхность платформой, соединенной с морским дном, либо плавучей платформой, которая в данный момент стоит на якоре в конкретном месте.[30]

---

[27] Цит. по*: Dipla H*. Le régime juridique des îles dans le droit international de la mer. – 1984. URL: https://books.openedition.org/iheid/4300#notes (дата обращения: 18 сентября 2019).

[28] Ibid.

[29] *Galea F*. Artificial islands in the Law of the Sea: dissertation presented by in partial fulfilment of the requirement for the Degree of Doctor of Laws. – Malta. – 2009. – P.25

[30] *Münch F*. Les îles artificielles et les installations en mer. URL: https://www.zaoerv.de/38_1978/38_1978_3_4_a_933_958.pdf (дата обращения: 18 сентября 2019 г.)

Также в науке международного права было высказано мнение, что искусственные острова следует отождествлять с морскими судами, с присвоением им соответствующего статуса. Так, в 1927 г. Комитет экспертов Совета Лиги Наций опубликовал доклад, в котором было предложено присвоить искусственному острову статус судна, а именно – «в качестве судов должны рассматриваться «фиктивные» острова, созданные в результате человеческой деятельности, удерживаемые якорем над каким-то районом морского дна, но не будучи «конструктивно» прикрепленными к дну (англ. *which have no solid connection with the bed of the sea*)».[31] Изложенная позиция была поддержана в 1952 г. Мутоном. Правовед отметил, что такие сооружения являются плавучими и в тумане должны подавать звуковые сигналы (как суда); даже если они стоят на одном или более якорях и не покачиваются при приливе, течении или ветре (англ. *so that they cannot sway at the tide or current or wind*), они обладают всеми характеристиками судна и не имеют ничего общего с островом.[32]

Примечательно, что в испанской доктрине до сих пор существует мнение, что сооружение для разработки углеводородных ресурсов может иметь статус судна.[33] Данная позиция обосновывается пункте 1(a) статьи 4 Королевского указа 1027/1989 от 28 июля 1989 г. «О флагах, регистрации судов и судовом реестре» (исп. *Real Decreto sobre Abanderamiento, Matriculación de Buques y Registro Marítimo*)[34], согласно которому регистрации, наряду с торговыми судами, подлежат платформы для добычи ресурсов морского дна и его недр.

Однако в то время эти вопросы не решались, так как строительство столь сложных конструкций в море не осуществлялось. В середине XX века

---

[31] *Mouton M.V.* The Continental Shelf. – The Hague: Martinus Nijhoff. – 1952. – P. 235.
[32] Ibid.
[33] *Ludeña S.A.* Plataformas petroleras y seguridad privada en el derecho español: Una aproximación. – Derecho & Sociedad (Asociación Civil). – № 47. – 2016. – P. 409.
[34] Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro maritime. URL: https://www.boe.es/buscar/pdf/1989/BOE-A-1989-19704-consolidado.pdf (дата обращения: 18 сентября 2019 г.)

ситуация стала меняться. Создание в море в 1949 г. Советским Союзом первых в мире искусственных сооружений островного типа («Нефтяные камни»), практика Нидерландов и ряда других стран по продвижению в море за счет строительства удаленных от береговой линии гидротехнических сооружений – эти реалии придали импульс работе по уточнению правового положения созданных человеком и размещенных в море стационарных объектов.[35]

Следует отметить, что уже в 1956 г. до принятия *Женевских морских конвенций 1958 г.*, Комиссия международного права – вспомогательный орган Генеральной Ассамблеи ООН (далее – *КМП*) подготовила доклад (далее – *Доклад 1956 г.*)[36], в котором закрепляла за прибрежным государством «право возводить и поддерживать на материковом выступе сооружения, необходимые для разведки и разработки его естественных богатств…». При этом *КМП* не отождествляла данные сооружения с естественными островами в том, что касается их правового статуса. Так, в *Докладе 1956 г.* указано, что «такие сооружение, хотя они и находятся под юрисдикцией прибрежного государства, не имеют статуса островов». Более того, согласно данному пункту сооружения, необходимые для разведки и разработки естественных богатств материкового выступа, «не имеют своего территориального моря, и их наличие не отражается на определении границ территориального моря прибрежного государства».

В пункте 6 комментария к статье 71 *Доклада 1956 г.* говорится: «что касается общего статуса этих сооружений, то было признано, что в пункте 3 этой статьи полезно прямо указать, что они не имеют статуса островов и что прибрежное государство не вправе притязать на то, что эти сооружения

---

[35] Вылегжанин А.Н., Крымская К.В. Международно-правовой режим искусственных островов и иных стационарных конструкций в море. – Московский журнал международного права. – № 2. – 2018. – С. 45.

[36] Commentary to the articles concerning the law of the sea. Yearbook of the International Law Commission, Volume II. Documents of the eighth session including the report of the Commission to the General Assembly. – 1956. – P. 253-302. URL: http://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1956_v2.pdf (дата обращения: 18 сентября 2019 г.)

имеют собственное территориальное море или имеют какое-либо значение при определении границ территориального моря. В частности, они не могут приниматься во внимание при проведении исходной линии. Вместе с тем эти сооружения находятся под юрисдикцией прибрежного государства, поскольку идет речь о поддержании порядка и о компетенции гражданских и уголовных судов этого государства».

Женевские морские конвенции 1958 года. В соответствии со статьей 8 *Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г.* «наиболее выдающиеся в море постоянные портовые сооружения (англ. *outer most permanent harbor works*), которые являются составной частью системы данного порта, рассматриваются как часть берега». Но данная конвенция не указывает, насколько далеко такие сооружения могут «выдаваться в море». По статье 5 (2) Конвенции о континентальном шельфе 1958 г. (далее – *Конвенция о шельфе 1958 г.*), только прибрежное государство имеет право «возводить, содержать или эксплуатировать на континентальном шельфе сооружения (англ. *installations*) и иные установки (англ. *other devices*), необходимые для разведки и разработки его естественных богатств». При этом используя разную терминологию – «сооружение» и «иные установки» – *Конвенция о шельфе 1958 г.* не устанавливает отличие между данными терминами. Из конвенционного контекста следует, что в обоих случаях речь идет о с*тационарных* (а не о *подвижных*) конструкциях, местоположение которых в море *фиксировано;* и что из этих двух слово «установка» используется в более широком значении, чем слово «сооружение», поскольку «сооружение» – это, по смыслу статьи, тоже «установка». Такое разграничение в терминологии важно, ввиду наличия иного подхода, согласно которому авторитетные правоведы в качестве общего наоборот рассматривали термин «сооружение».[37]

---

[37] *Марков В.Ю.* Искусственные сооружения в море // Международное морское право: Справочник. Под ред. Г.С. Горшкова. – М.: Военное издательство. – 1985. – С. 217.

Проблема отождествления правового статуса сооружений с островами была решена статьей 5 (4) которой, который устанавливает, что «такие сооружения или установки, хотя они и находятся под юрисдикцией прибрежного государства, не имеют статуса островов и своего территориального моря, и их наличие не влияет на определение границ территориального моря прибрежного государства».[38] Термин «искусственные острова» в *Конвенции о шельфе 1958 г.* отсутствует, в отличие от *Конвенции 1982 г.*

Отдельно следует рассмотреть вопрос об исключительном праве прибрежного государства «возводить, содержать или эксплуатировать сооружения и иные установки», закрепленный статьей 5 (2) *Конвенции о шельфе 1958 г.* По смыслу конвенции, данное исключительное право ограничено целью – «для разведки и разработки естественных богатств». Соответственно, встает вопрос о том, может ли прибрежное государство пользоваться своим исключительным правом для «возведения, содержания и эксплуатации» таких объектов в других целях, что будет рассмотрено автором в Главе 2 настоящей диссертации.

Еще одной новеллой является положение *Конвенции о шельфе 1958 г.*, предусматривающее право прибрежного государства «создавать зоны безопасности (англ. *safety zones*)» вокруг сооружений и иных установок, а также «принимать в этих зонах меры, необходимые для их охраны» (статья 5 (2)). Конвенционную связь слов «сооружения» и «установки», как выражающих один и тот же правовой термин, подтверждает и статья 5 (3), согласно которому вокруг «сооружений и иных установок» прибрежное государство вправе устанавливать зоны безопасности, которые «могут простираться на расстояние 500 метров, считая от каждой точки их наружного края». Режим зон безопасности подробно рассматривается в Главе 3 данного исследования.

---

[38] Конвенция о континентальном шельфе 1958 г. URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/conts.pdf (дата обращения: 18 сентября 2019 г.)

Следует отметить, что *Женевские морские конвенции 1958 г.* проводят четкое различие между правовым статусом «сооружений и иных установок» и статусом «подводных кабелей и трубопроводов». Подводный трубопровод, имея по *Конвенции о шельфе 1958 г.* (как и по *Конвенции 1982 г.*) специальный правовой режим, не охватывается конвенционным термином «сооружение или иная установка».[39] Поэтому отнесение к данному конвенционному термину «подводных кабельных систем и трубопроводов» авторитетным специалистом по морскому праву – Марковым не следует считать корректным.

Вопрос о подвижных морских конструкциях. Ни в *Женевских морских конвенциях 1958 г.,* ни в *Конвенции 1982 г.* не были затронуты вопросы статуса подвижных морских конструкций. Тем не менее этому вопросу посвящен ряд резолюций Международной морской организации (далее – *ИМО*). Кроме того, зачастую национальное законодательство прибрежных государств дает определение «подвижной морской конструкции», в то время как стационарной установкой признается любое сооружение, не являющееся подвижной морской установкой. Таким образом, стоит вопрос, следует ли подвижную морскую установку относить к понятию «судно» с приданием ей соответствующего правового положения судна в море, либо данная морская установка обладает отдельным правовым статусом, который отличается и от статуса стационарной конструкции, и от статуса судна.

В первую очередь следует отметить, что *Конвенция 1982 г.* не определяет термин «судно», однако оно наличествует в иных международных договорах.

Например, согласно *Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г*., «судно» означает «эксплуатируемое в морской среде судно любого типа и включает суда на подводных крыльях, суда на

---

[39] *Вылегжанин А.Н., Москва У.* Международно-правовые начала управления трансграничными трубопроводами. – Право и управление. XXI век. – № 3 (36). – 2015. – С. 62-69.

воздушной подушке, подводные суда, плавучие средства, а также стационарные или плавучие платформы»[40]. Но такое отнесение – для целей данной конвенции – стационарной платформы к судну не поддержано в других универсальных международных договорах.

Так, согласно *Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г.* к судам относятся только «морские суда, за исключением судов на воздушной подушке».[41]

Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. (в редакции Протокола 1992 г. об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью) в понятие «судно» включает «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, рассматривается в качестве судна только тогда, когда оно фактически перевозит нефть наливом в качестве груза, а также в течение любого рейса, следующего за такой перевозкой, если не доказано, что на борту не имелось остатков от такой перевозки нефти наливом».[42]

Подписанная в том же году *Международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969 г.* определяет «судно» как «любое морское судно любого типа и любое плавучее средство, за исключением установок и устройств (англ. *installation or device*), используемых в целях разведки и разработки ресурсов дна морей и океанов и их недр (англ. *of the sea-bed and the ocean floor and the subsoil thereof*).[43]

---

[40] Часть 4 статьи 2 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов от 02.11.1973, измененной Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78) (рус., англ.) (с изменениями на 26 сентября 1997 года).

[41] Статья 1 (3)

[42] Статья 1 (1)

[43] Пункт 2 статьи II Международной конвенции относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью 1969 г. (*International*

Для целей *Конвенции о Международной организации спутниковой связи 1976 г.* термин «судно» означает «эксплуатируемое в морской среде судно любого типа, в частности, непостоянно закрепленные платформы»[44].

Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству, 1990 г. квалифицирует в качестве судна «судно любого типа, эксплуатируемое в морской среде, и включает суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке, подводные суда, а также плавучие средства любого типа».[45]

Общепринятым для целей морского судоходства считается то определение судна, которое предусмотрено *Конвенцией о Международных правилах предупреждения столкновения судов в море, 1972 г.* (далее – *МППСС 1972 г.*). Так, правило 3 (a) *МППСС 1972 г.* – «Общие определения»- устанавливает, что термин «судно» означает «все виды плавучих средств, включая неводоизменяющие суда, экранопланы и гидросамолеты, используемые или могущие быть использованными в качестве средств передвижения по воде». В этом же правиле поясняется, в частности, дефиниция термина «судно, ограниченное в возможности маневрировать».

Однако квалификация стационарной платформы как судна по *Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г*. была поддержана в ряде региональных договоров.

Так, в статье 1 (4) *Региональной конвенции о сохранении окружающей среды Красного моря и Аденского залива 1982 г.* (также известная как Джиддская конвенция; англ. *The Regional Convention for the Conservation of the Red Sea and Gulf of Aden Environment*) закреплено, что морским судном является «самоходная или нет, стационарная или подвижная платформа и любое другое сооружение (англ. *self-propelled or not, and fixed or floating platforms and any other structure*).

Convention relating to intervention on the high seas in cases of oil pollution casualties). Вступила в силу 6 мая 1975 г.

[44] Статья1(f) Конвенции о Международной организации спутниковой связи от 03.09.1976.

[45] Статья 2 (3)

Аналогичный подход наблюдается и в *Конвенции о защите Черного моря от загрязнения 1992 г.*, где под судном понимаются также «платформы и другие искусственно сооруженные конструкции в море» (статья II (2.a)).

Статья 3 *Конвенции по защите морской среды района Балтийского моря 1992 г.* тоже включает стационарные и плавучие платформы в понятие «судно».

Исключением является *Конвенция о защите морской природной среды и береговых районов юго-восточной части Тихого океана 1981 г.* В статье 4 говорится о мерах, принимаемых договаривающимися сторонами для предотвращения и контроля загрязнения, а именно статья 4 (b) – загрязнение с судов (англ. *vessels*) и статья 4 (c) – загрязнение с любых других установок и сооружений (англ. *any other installations and devices).*[46] Вынесение данных терминов в отдельные статьи позволяет заключить, что составители документа проводили правовое разграничение между терминами «судно» и «установки и сооружения», не относя, таким образом, «платформы» к первой категории.

В таком контексте исходный ответ на вопрос – можно ли юридически квалифицировать в качестве «судна» буксируемую конструкцию или самоходную нефтегазовую платформу – дан давно. Как отмечено в труде Института государства и права АН СССР еще в 1972 г.: «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 и, в частности, Правила по предупреждению столкновения судов». Но когда «подвижная платформа закрепляется неподвижно на дне на период работы, ее правовой статус

[46] Данные термины соответствуют статье 5 англоязычного текста Конвенции о континентальном шельфе 1958 г.

изменяется… Следовательно, вокруг этой конструкции должна устанавливаться зона безопасности».[47]

Резолюции ИМО. Как было указано выше, ИМО приняла ряд документов, касающихся подвижных морских установок, а именно:

- Резолюция Ассамблеи ИМО A.1079 (28) «Рекомендации по подготовке персонала подвижных морских установок» (англ. *Recommendations for the training and certification of personnel on mobile offshore units*);
- Резолюция Ассамблеи ИМО A.1023 (26) *«Кодекс по постройке и оборудованию подвижных морских буровых установок»* (англ. *Code for the construction and equipment of mobile offshore drilling units*).

Согласно Резолюции A.1079 (28), «подвижные морские установки (англ. *mobile offshore units*) – это суда, которые могут с готовностью изменять местоположение и осуществлять производственные функции, включающие деятельность в море, иную чем та, которую традиционно осуществляют суда, подпадающие под действие главы I Конвенции СОЛАС 1974 г.»[48]. Пункт 2.17 Резолюции A.1079 (28) содержит перечень объектов, которые могут быть квалифицированы как «подвижная морская установка»:

1) установка со стабилизирующими колоннами;
2) несамоходная установка;
3) самоподъемная установка;
4) самоходная установка;
5) полупогружная установка;
6) плавучая установка.

В документе указано, что данный перечень не является исчерпывающим. Согласно пункту 1.3.40 другой Резолюции Ассамблеи

---

[47] См. *Лазарев М.И.* Правовой режим морских буровых и иных установок. / Новое в международном морском праве. – М.: Институт государства и права АН СССР. – 1972. – С.11. Цит по: *Вылегжанин А.Н., Крымская К.В*. Международно-правовой режим искусственных островов и иных стационарных конструкций в море. – Московский журнал международного права. – № 2. – 2018. – С. 55.

[48] Resolution A.1079 (28) «Recommendations for the training and certification of personnel on mobile offshore units (MOUs)». – December 4th, 2013.

ИМО – A.1023 (26) – и пункту 2.16 уже цитированной выше Резолюции A.1079 (28) термин «подвижная морская буровая установка – это установка, которая может производить буровые работы с целью разведки или разработки ресурсов в недрах морского дна, таких как жидкие или газообразные углеводороды, сера или соль».

Отдельно стоит рассмотреть составленный в 2001 г. Канадской ассоциацией морского права проект Конвенции о прибрежных установках, искусственных островах и иных сооружениях, используемых для разведки и разработки нефтяных ресурсов и ресурсов морского дна (англ. *Convention on offshore units, artificial islands and related structures used in the exploration for and exploitation of petroleum and seabed mineral resources*). Статья 1 проекта, направленного в ИМО, понимает под искусственным островом «стационарную установку и сооружение, жестко прикрепленное (англ. *rigidly affixed*) к морскому дну, которые используются или предназначены для использования в ходе осуществления экономической деятельности, включая устья скважин и сопутствующее оборудование (англ. *wellheads and associated equipment*), но не включает трубопроводы, а также установки, образованные из природных материалов или имеющие естественное происхождение (англ. *installations formed from natural dredged materials or fill if natural origin*).[49]

Интересно, что в данном проекте прибрежная установка/прибрежное устройство (англ. *offshore unit*) – это по своей сути плавучая установка. При этом неважно прикреплена ли она к морскому дну в ходе осуществления работ или нет. В рассматриваемом контексте стоит отметить, что не совсем корректно было бы относить к прибрежным установкам лишь те конструкции в море, которые не являются стационарными на постоянной основе.

[49] CMI NEWS LETTER, January/April 2004, Convention on Offshore Units, Artificial Islands and Related Structures Used in the Exploration for and Exploitation of Petroleum and Seabed Mineral Resources (May 2001 Draft). URL: https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/2004-1.pdf (дата обращения: 18 сентября 2019 г.)

Вопрос о подводных морских конструкциях. *Женевские морские конвенции 1958 г.* и *Конвенция 1982 г.* не затрагивают вопрос о подводных морских конструкциях (англ. *submerged/subsea installations*), однако в национальном законодательстве ряда государств установлен правовой режим, регулирующий статус подводных морских конструкций и возможность установления зон безопасности вокруг них. Общие вопросы правового статуса таких объектов и вопросы установления зон безопасности вокруг них, в частности в Российской Федерации, будут рассмотрены далее.

Вопрос о морских буровых установках. Термин «морская буровая установка» (англ. *offshore oil rig*) не используется ни в *Женевских морских конвенциях 1958 г.*, ни в *Конвенции 1982 г.* В зарубежной доктрине международного права было высказано мнение о том, что морские буровые установки должны составлять отдельный институт международного морского права, а не рассматриваться в качестве искусственных островов, установок и сооружений.[50] В частности, отмечается, что было бы неверно относить буровые установки к категории искусственных островов, поскольку правовой статус последних до сих пор целиком не сформировался в международном праве, о чем, в особенности, свидетельствует отсутствие универсальной конвенционной дефиниции данного термина.[51] Отсутствие дефиниции термина «искусственный остров» в международном праве не позволяет четко определить, какие виды морских объектов в таковым относятся; в то время как к морским буровым установкам относятся стационарные или плавучие платформы.[52]

Данное толкование норм *Конвенции 1982 г*. представляется неверным. Во-первых, *Конвенцией 1982 г.* предусмотрено создание искусственных островов в любых целях, то есть таковые могут быть созданы и для осуществления работ по разведке и разработке нефтегазовых ресурсов. В

---

[50] См. *H. Esmaeili*, The Legal Regime of Offshore Oil rigs in International Law. – Dartmouth Publishers. – 2001. – P.342.
[51] Ibid, P. 65.
[52] Ibid, P. 66.

технической литературе приведены примеры таких искусственных островов.[53] Во-вторых, согласно *Конвенции 1982 г.* возможно создание установок и сооружений для разведки, разработки и сохранения природных ресурсов. Соответственно, к таким установкам и сооружениям могут быть отнесены нефтяные платформы, буровые установки и вообще любые конструкции, построенные для осуществления целей, указанных в статье 56 *Конвенции 1982 г*. Применением к ним положений об искусственных островах, установках и сооружениях, в частности, установлению зон безопасности вокруг них будет зависеть только от того, является данная установка стационарной или плавучей. Последняя будет квалифицирована как установка и сооружение по смыслу *Конвенции 1982 г.* с последующим установлением вокруг нее зоны безопасности, если та при осуществлении работ находится в неподвижном состоянии (например, стоит на якоре).

§2 Определение терминов «искусственные острова», «установки» и «сооружения»

Как было указано в параграфе 1 настоящей главы нормы современного международного права не содержат определений конвенционных терминов «искусственный остров», «установка и сооружение». Вместе с тем, исходя из анализа аутентичного текста *Конвенции 1982 г.* (и английского, и русского), можно констатировать, что нет конвенционного различия между значением слов «установки», «сооружения», «устройства», «оборудование» и т.п.: здесь правильнее говорить *о едином правовом понятии*, обозначенном *разными* словами в разных контекстах.[54] Например, в статьей 147 (об учете

[53] Ooguruk, Natserk, Arnak, Kannerk, Isserk, Issungnak, Adgo, Ikattok, Ynark, Pullen, Pell, Immerk, Netserk, Sarpik, Kugmallit, Sil, Mukluk, Sag-Delta. См. New Russian Technologies for Hydrocarbon Development on the Continental Shelf. Supervised by the Deputy Minister of Energy of the Russian Federation, *K. Molodtsov*. – Moscow, 2016. Development technologies LLC. – P. 32.

[54] *Вылегжанин А.Н., Крымская К.В*. Международно-правовой режим искусственных островов и иных стационарных конструкций в море. – Московский журнал международного права. – № 2. – 2018. – С. 48.

требований защиты морской среды при деятельности в Международном районе морского дна – «Районе») использовано лишь слово «установки (англ. *installations*)»; статья 194 (о мерах защиты морской среды) опирается на выражение «установки (англ. *installations*) и устройства (англ. *devices*)»; статья 209 (о предотвращении загрязнения в Районе) – на слова «установки (англ. *installations*), сооружения (англ. *structures*) и другие устройства (англ. *other devices*)»; в статьях 258-262 используется выражение «научно-исследовательские установки или оборудование (англ. *scientific research installations or equipment*)».

Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью в результате разведки и разработки минеральных ресурсов морского дна 1976 г. дает определение термина «установка», под которым, согласно статье 1 (2), помимо прочего понимается и сооружение, будь оно стационарное и/или подвижное, используемое в целях разведки, добычи, обработки, хранения, транспортировки или осуществления контроля над потоком сырой нефти с морского дна или из его недр. При этом, установкой в смысле данной конвенции не считается судно, как оно определено в *Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г.*

Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе 1988 г. (далее – *Протокол 1988 г.*) содержит определение стационарной платформы. Согласно статье 1 (3) «стационарная платформа» означает искусственный остров, установку или сооружение, постоянно закрепленные на морском дне для разведки или разработки ресурсов или для других экономических целей.

Упомянутая выше *Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 г.* определяет «морскую установку» (англ. *offshore unit*) как «любую стационарную или плавучую морскую установку или сооружение (англ.

offshore installation or structure), занятые в разведке, добыче или производстве газа или нефти либо погрузке или разгрузке нефти».

Выше были приведены примеры универсальных конвенций, в которых раскрыты термины «установка», «стационарная платформа», «морская установка». В региональных международных договорах встречаются, как и отдельные определения рассматриваемых терминов (*Конвенция ОСПАР 1992 г.*), так их отнесение к категории судна (например, указанные ранее *Джиддская конвенция 1982 г*. и *Конвенция о защите Черного моря от загрязнения 1992 г.*)

В *Конвенции ОСПАР 1992 г.* раскрыт термин «морская установка» (англ. *offshore installation*), под которой, согласно статья 1 (l), понимаются любые плавучие или стационарные рукотворные сооружения, установки или суда или их части расположенные в морских пространствах для осуществления морской деятельности (англ. *offshore activities*). «Морская деятельность» определена как деятельность, осуществляемая в морских пространствах в целях разведки, оценки и разработки жидких и газообразных углеводородов (статья 1(j)). Таким образом, «установки», на которые распространяет действие *Конвенция ОСПАР 1992 г.*, – это буровые установки, нефтяные платформы и др.

Подписанная в 1981 г. *Конвенция о сотрудничестве в области охраны, регулирования и освоения морской и прибрежной среды Атлантического побережья Западного, Центрального и Южного регионов Африки* (англ. *Convention for Cooperation in the Protection, Management and Development of the Marine and Coastal Environment of the Atlantic Coast of the West, Central and Southern Africa Region)* только упоминает в статье 8 про загрязнение с искусственных островов, установок и сооружений, не раскрывая данные термины.

Ввиду отсутствия конвенционного определения рассматриваемых терминов, следует выборочно рассмотреть национальное законодательство ряда прибрежных государств и их подходы к определению терминов

«искусственный остров», «установка и сооружение», а также иных терминов, которые выражают единое конвенционное понятие.

Австралия. Следует отметить особый подход австралийского законодателя к уточнению исследуемых терминов. Закон о безопасности морского транспорта и морских установок 2003 г. *(*англ. *Maritime Transport and Offshore Facilities Security Act*; далее – *Закон 2003 г.)* закрепляет, что морской установкой (англ. *offshore facility*) является «установка, расположенная в море и используемая для извлечения нефти со дна и из его недр с соответствующим оборудованием» (пункт (1) статьи 17A).[55] Пункт 6 той же статьи указывает, что подвижная морская буровая установка не является «морской установкой», о которой идет речь в пункте (1) статьи 17A. Таким образом, можно заключить, что пункт (1) статьи 17A касается именно стационарных конструкций в море.

Особенность такого подхода выражается в том, что некоторые объекты могут одновременно обладать статусом и судна, и стационарной морской установки. Так, статья 10 *Закона 2003 г.* определяет термины: 1) «плавучая установка для добычи, хранения и отгрузки нефти» (англ. *FPSO – Floating Product, Storage and Offtake*); 2) «плавучая установка для хранения нефти» (англ. *FSU – Floating Storage Unit*). Под обоими терминами понимаются в первую очередь суда (англ. *ships*), которые соответствуют требованиям, предъявляемым той же статьей. Согласно пунктам (2) и (3) статьи 17A, если *FPSO* и *FSO* находятся в пределах морского пространства (англ. *offshore area*), то они являются «морской установкой» в смысле указанного выше пункта (1) статьи 17A. Важным является примечание к пунктам (2) и (3), согласно которому *FPSO* и *FSO* являются и судном, и морской установкой (англ. *A FPSO or FSU is both a ship and an offshore facility*).

[55]Maritime Transport and Offshore Facilities Security Act. URL: https://www.legislation.gov.au/Details/C2018C00181 (дата обращения: 20 октября 2019 г.)

Тем самым австралийский законодатель подтверждает доктринальный подход при ответе на вопрос, «можно ли юридически квалифицировать подвижную морскую установку как «судно»».[56]

Закон о хранении нефти и парникового газа в море 2006 г. (англ. *Offshore Petroleum and Greenhouse Gas Storage Act;* далее – *Закон 2006 г.*)[57] более детально раскрывает понятие «стационарная конструкция», или, как используется в законе, «объект инфраструктуры» (англ. *infrastructure facility*). Так, согласно статье 15 данного закона объектом инфраструктуры является конструкция, сооружение или установка, используемые в ходе осуществления нефтяной деятельности, если такой объект: 1) находится на морском дне, или 2) стационарно закреплен или связан с морским дном (вне зависимости от того, является ли сам объект плавучим), или 3) соединен с указанными в пунктах 1-2 объектами или привязан (англ. *tethered)* к ним.[58]

По статье 4 Закона о морских установках 1987 г. (англ. *Sea Installations Act*, далее – *Закон 1987 г.*) морской установкой считается:

a) любое искусственное сооружение (плавучее или находящееся в физическом контакте с морским дном), которое может быть использовано для деятельности, связанной с окружающей средой (англ. *environment related activity*); или
b) любая частично сооруженная конструкция, которая по завершении будет или могла бы быть квалифицирована как сооружение, указанное в подпункте (a); или
c) остатки конструкции, к которым относятся сооружения по подпунктам (a) и (b).

---

[56] См. *Лазарев М.И.* Правовой режим морских буровых и иных установок. / Новое в международном морском праве. – М.: Институт государства и права АН СССР. – 1972. – С.11. Цит по: *Вылегжанин А.Н., Крымская К.В*. Международно-правовой режим искусственных островов и иных стационарных конструкций в море. – Московский журнал международного права. – № 2. – 2018. – С. 55.

[57] Offshore Petroleum and Greenhouse Gas Storage Act, 2006. URL: https://www.legislation.gov.au/Details/C2018C00151 (дата обращения: 20 октября 2019 г.)

[58] Ibid.

Согласно той же статье к деятельности, связанной с окружающей средой (как указано в подпункте (а) определения «морская установка»), относится помимо прочего «разведка и разработка дна и недр».

Интересно, что для целей *Закона о морских установках 1987 г.* сооружением (англ. *structure*) признаются морские суда, летательные аппараты и иные транспортные средства (англ. *a ship, an aircraft and any other vessel).* Т.е. в контексте рассматриваемого акта сооружение – это категория объектов, способных к самостоятельному передвижению; а в смысле *Конвенции 1982 г.* сооружения, как и установки, являются стационарными.

Дания. Статья 3.-(1)1) *Закона о безопасности на море 2015 г. (*англ. *Offshore Safety Act)*[59] определяет установку (англ. *installation)* как «стационарный или подвижный объект (англ. *facility*), используемый для осуществления нефтегазовой деятельности в море, включая жилые помещения и иные связанные с объектом суда, к которым, при данных обстоятельствах, работник имеет доступ в связи с осуществлением работ на стационарном или подвижном объекте; а также комплекс таких объектов, постоянно соединенных между собой мостами и иными структурами».[60]

Под стационарной установкой, согласно статье 3.-(1)9) понимается «любая морская установка, которая не является подвижной».[61] При этом «подвижная морская установка – любая морская установка, которая может быть перемещена с одного места на другое посредством передвижения или буксировки, а также может быть использована в различных местоположениях в течение срока ее эксплуатации» (статья 3.-(1)14).[62]

Канада. Закон Канады о морских пространствах 1996 г. (англ. *Oceans Act*) относит к искусственным островам «любое созданное человеком расширение морского дна (англ. *any man-made extension of the seabed)»,*

[59] Offshore Safety Act, 2015. URL: https://amid.dk/media/3017/125-offshore-safety-act-update-2.pdf (дата обращения: 3 ноября 2019 г.)
[60] Ibid.
[61] Ibid.
[62] Ibid.

причем «вне зависимости от того, находится ли такое расширение дна выше поверхности поверх лежащих вод или нет (англ. *whether or not the extension breaks the surface of the superjacent waters)»* – статья 2.[63] К морским установкам или сооружениям *(*англ. *marine installations and structures)* этот закон относит не только сами стационарные буровые конструкции, но также: а) любое судно и якорь, якорную цепь или платформу для бурового устройства, которые используются вместе с ним; б) любую морскую буровую установку, платформу для разработки месторождений, подводную установку, насосную станцию, жилые помещения, склады, погрузочную или разгрузочную платформу, земснаряд, плавучий кран, трубо- и проводоукладчик или другую баржу или трубопровод, а также любой якорь, якорную цепь или платформу для бурового устройства, которые используются вместе с ним[64].

В подходе Канады перспективным видится четкое правовое отграничение понятия «искусственный остров» от понятия «установки и сооружения» – в полном соответствии с *Конвенцией 1982 г.*, но при существенном уточнении, состоящем в обозначении тех признаков, которые присущи этим категориям. Так, искусственные острова – это, с точки зрения канадского законодателя, рукотворное «расширение» морского дна или его поднятие, в том числе выше поверхности морских вод; а установки, сооружения подобным материальным признаком (привязкой к расширению или поднятию морского дна) не обладают.

---

[63] Oceans Act, 1996. URL: http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/O-2.4/ (дата обращения: 3 ноября 2019 г.)

[64] «*Marine installation or structure* include: (a) any ship and any anchor, anchor cable or rig pad used in connection therewith, (b) any offshore drilling unit, production platform, subsea installation, pumping station, living accommodation, storage structure, loading or landing platform, dredge, floating crane, pipelaying or other barge or pipeline and any anchor, anchor cable or rig pad used in connection therewith». Oceans Act, Canada. 1996. URL: http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/O-2.4/ (дата обращения: 3 ноября 2019 г.)

Норвегия. Согласно Разделу 1-6 Закона о нефтяной деятельности 1996 г. (англ. *Act relating to petroleum activities;* далее – *Закон 1996 г.*)[65] этот Закон применяется к «платформам, установкам, сооружениям, а также к другому оборудованию, которое используется при осуществлении нефтяной деятельности, за исключением судов обеспечения нефтяных платформ и судов, перевозящих нефть наливом». Тот же раздел относит к термину «платформа» трубопроводы и кабели, если не предусмотрено иное.

Квалифицировать «трубопроводы» и «кабели» как «платформы» представляется неверным с точки зрения *Женевских морских конвенций 1958 г.*, в которых четко проведено отличие правового статуса «сооружений и иных установок» от «подводных кабелей и трубопроводов». И *Конвенция о шельфе 1958 г.*, и *Конвенция 1982 г.* устанавливают для трубопроводов особый правовой режим, что не позволяет относить их к используемой дефиниции «сооружение или иная установка».

Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии. Положения о морских установках и трубопроводных работах 1995 г. (англ. *Offshore Installations and Pipeline Works Regulations*) раскрывает понятие «морская установка» (англ. *offshore installation*).[66] Согласно пункту 3 морская установка – это «структура, которая находилась, находится или будет находиться в эксплуатации, будучи в стационарном состоянии (англ. *standing or stationed*) в соответствующих морских пространствах или потопляемых приливом (англ. *foreshore*) или постоянно находящихся под водой землях, если такая структура используется для:

- разведки или разработки минеральных ресурсов;
- хранения газа на берегу или под ним, или на дне соответствующих морских пространств;

---

[65] Act 29 November 1996 No. 72 relating to petroleum activities. URL: https://www.npd.no/en/regulations/acts/act-29-november-1996-no2.-72-relating-to-petroleum-activities/ (дата обращения: 12 ноября 2019 г.)

[66] The Offshore Installations and Pipeline Works (Management and Administration) Regulations 1995. URL: http://www.legislation.gov.uk/uksi/1995/738/made (дата обращения: 12 ноября 2019 г.)

- перекачивания ресурсов по трубопроводу».

Согласно пункту 3 (2) данное определение не включает в себя структуры, на которые не распространяются положения данного Регламента (англ. *excepted structures*). К таким структурам, согласно Регламенту, относятся:

- скважина;
- структура или объект, который находится под водой на момент прилива;
- установка, которая более не используется в целях, предусмотренных Регламентом, и эксплуатируется в иных целях;
- подвижная установка, выведенная из эксплуатации, которую не намереваются использовать в целях, предусмотренных настоящим Регламентом;
- часть трубопровода.

США. Закон США о внешнем континентальном шельфе 1953 г. (англ. *Outer Continental Shelf Lands Act;* далее – *Закон о шельфе 1953 г.*)[67] и Закон США о затопляемых при приливе землях, 1953 г. (англ. *Submerged Lands Act*)[68], не определяют термины «искусственный остров», «установка», «сооружение».

В *Законе о загрязнении нефтью 1990 г.* (англ. *Oil Pollution Act*)[69] определены термины «морские платформы» (англ. *offshore facility*) и «подвижная морская буровая установка» (англ. *mobile offshore drilling unit*).

---

[67] Под «внешним континентальным шельфом» (англ. *outer continental shelf*) понимаются затопляемые при приливе земли, находящиеся по направлению к морю за пределами судоходных вод; дно и недра этих земель принадлежат Соединенным штатам и находятся в их ведении и контроле (§1331 Закона о внешнем континентальном шельфе 1953 г.). URL: https://www.law.cornell.edu/uscode/text/43/chapter-29/subchapter-III (дата обращения: 12 ноября 2019 г.)

[68] URL: https://www.law.cornell.edu/uscode/text/43/chapter-29 (дата обращения: 12 ноября 2019 г.)

[69] URL: https://www.law.cornell.edu/uscode/text/33/chapter-40 (дата обращения: 12 ноября 2019 г.)

Первый термин обозначает любые платформы, расположенные в пределах судоходных вод Соединенных Штатов[70], и любые объекты (кроме судов[71] и государственных судов), на которые распространяется юрисдикция Соединенных Штатов и которые расположены в пределах других морских пространств (англ. *the term «offshore facility» means any facility of any kind located in, on, or under, any of the navigable waters of the United States, and any facility of any kind which is subject to the jurisdiction of the United States and is located in, on, or under any other waters, other than a vessel or a public vessel*) – (22) §2701. Термин «подвижная морская буровая установка» означает, согласно *Закону о загрязнении нефтью 1990 г.*, судно (за исключением судна на воздушной подушке), пригодное для использования в качестве морского приспособления (англ. *…means a vessel other than a self-elevating lift vessel capable of use as an offshore facility*) – (18) § 2701.

Разделом 18 *Кодекса США* «Преступления и уголовный процесс» предусмотрен термин «стационарная установка». § 2281 касается преступлений, связанных с морскими стационарными платформами, и, соответственно, дает определение такой платформе – «искусственный остров, установка или сооружение, прикрепленные ко дну и связанные с осуществлением деятельности по разведке и разработке ресурсов или иной экономической деятельности».[72] Данный термин соответствует определению стационарной платформы, закрепленному статьей 1 (3) *Протокола 1988 г.* Однако из наличествующих определений не следует различие между рассматриваемыми терминами «искусственный остров» и «установка и сооружение». Объяснить это можно тем, что США не ратифицировали

[70] Согласно § 9601 главы 42 Кодекса законов США под судоходными водами понимаются воды Соединенных Штатов Америки, включая территориальное море. (…the waters of the United States, including the territorial seas).

[71] Тот же закон предусматривает, что под термином «судно» понимается любое описание судна или иного искусственного приспособления, используемого или пригодного для использования как средства транспортировки по воде, за исключением государственных судов *(''vessel'' means every description of watercraft or other artificial contrivance used, or capable of being used, as a means of transportation on water, other than a public vessel*).

[72] URL: https://www.law.cornell.edu/uscode/text/18/2281 (дата обращения: 12 ноября 2019 г.)

Конвенцию 1982 г., а статья 5 (2) *Конвенции о шельфе 1958 г.* также не различает данные термины, так как в ней закреплен термин «сооружения и иные установки».

Испания. В статье 59 *Закона о морском судоходстве 2014 г.* (исп. *Ley de Navegación Marítima*)[73] используется термин «стационарная платформа» (исп. *plataforma fija*), под которой понимается любое сооружение или установка для осуществления деятельности по освоению морских природных ресурсов или для осуществления иных видов деятельности на морском дне, стоящие на якоре или соединенные с морским дном. Согласно части 2 той же статьи, стационарная платформа является объектом недвижимой собственности в соответствии с нормами Гражданского кодекса Испании.

В преамбуле к *Закону о морском судоходстве 2014 г.* также используется термин «искусственные острова» (исп. *islas artificiales*), а именно формулировка «так называемые искусственные острова, крепко прикрепленные к морскому дну (исп. *las llamadas islas artificiales, rígidamente unidas al lecho de las aguas*)».

Статья 31 того же закона использует термин «стационарные искусственные сооружения» (исп. *estructuras fijas artificiales*) без определения, что именно под такой конструкцией подразумевается. Данная статья лишь закрепляет, что платформы и стационарные искусственные сооружения, устанавливаемые в судоходных водах Испании, должны быть обозначены надлежащим образом. Протяженность зоны безопасности, согласно испанскому законодательству, составляет 500 метров или более, если это не противоречит международным стандартам.

Кроме того, согласно статье 6.3 *Закона об углеводородах 1998 г.* (исп. *Ley del Sector de Hidrocarburos*),[74] осуществление деятельности (исп. *los*

---

[73]Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. URL: https://www.boe.es/buscar/pdf/2014/BOE-A-2014-7877-consolidado.pdf (дата обращения: 1 декабря 2019 г.)

[74]Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos URL: https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1998-23284 (дата обращения: 1 декабря 2019 г.)

trabajos) в районе стратегического интереса национальной обороны (исп. *las zonas de interés para la defensa nacional*), а также расположение в таких районах сооружений или установок (исп. *construcciones e instalaciones*), возможно только после получения разрешения у Министерства обороны Испании.

Вместе с тем в дополнительных положениях к *Закону об углеводородах 1998 г.* содержится пункт об использовании нефтяных установок Вооруженными силами Испании (исп. *instalaciones petrolíferas para uso de las Fuerzas Armadas*). Инспекция и иные виды проверок нефтяных установок, которые используются Вооруженными силами Испании и находятся в районе интереса национальной обороны, осуществляются соответствующими структурами Вооруженных сил.

Российская Федерация. В ряде законов РФ раскрыты термины «искусственный остров» и «установки и сооружения». Так, под искусственным островом понимается «стационарно закрепленный в соответствии с проектной документацией на его создание по месту расположения в соответствующих морских пространствах Российской Федерации (во внутренних морских водах, в территориальном море, в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе) объект (искусственно сооруженная конструкция), имеющий намывное, насыпное, свайное и (или) иные неплавучие опорные основания, выступающие над поверхностью воды при максимальном приливе».[75]

К «установкам и сооружениям», согласно российскому законодательству относятся «гибко или стационарно закрепленные в соответствии с проектной документацией на их создание по месту расположения в соответствующих морских пространствах Российской Федерации (во внутренних морских водах, в территориальном море, в

[75] Статья 4 Федерального закона от 30 ноября 1995 г. № 187-ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации»; ст. 4.1 Федерального закона от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации»; статья 4 Федерального закона от 17 декабря 1998 г. № 191-ФЗ «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации».

исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе) стационарные и плавучие (подвижные) буровые установки (платформы), морские плавучие (передвижные) платформы, морские стационарные платформы и другие объекты, а также подводные сооружения (включая скважины).[76]

Правовые вопросы, связанные с процессом создания, эксплуатации и использования рассматриваемых конструкций, регулируются *Постановлением Правительства РФ от 19 января 2000 г. № 44 «Об утверждении Порядка создания, эксплуатации и использования искусственных островов, сооружений и установок во внутренних морских водах и в территориальном море Российской Федерации»*, принятом во исполнение *Федерального закона от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации»*. Создание, эксплуатация и использование искусственных островов, установок и сооружений на континентальном шельфе РФ регулируются главой IV *Федерального закона от 30 ноября 1995 г. № 187-ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации»* (далее – *ФЗ о шельфе 1995 г.*)

Интересно, что ни в одном из рассмотренных нормативных правовых актов не проведена разница между «искусственным островом» и «установками, сооружениями» в том, что касается целей создания таких объектов. Более того российский законодатель под установками и сооружениями понимает не только стационарные объекты, но и подвижные конструкции, хотя, исходя из текста *Конвенции 1982 г.*, речь идет именно о стационарных сооружениях.

Аналогично, согласно терминологии *ФЗ о шельфе 1995 г.*, под установками и сооружениям понимаются также и подводные морские конструкции. В настоящее время в России в качестве подводных морских конструкций используется комплекс оборудования подводной добычи на

[76] Там же.

Киринском газоконденсатном месторождении (недропользователь – ПАО «Газпром»), расположенном на континентальном шельфе в Охотском море. Также в ближайшее время планируется сооружение аналогичного комплекса и на Южно-Киринском месторождении, также расположенном на континентальном шельфе в Охотском море.

Подводный добычной комплекс (далее – ПДК) представляет собой особую инфраструктуру, обеспечивающую функционирование и эксплуатацию одной или нескольких скважин, находящихся на морском дне. Законодательного определения ПДК в российских нормативных правовых актах нет, как и отсутствует его четкая правовая регламентация в международном праве. Однако, согласно статье 4 *ФЗ о шельфе 1995 г.*, подводные сооружения квалифицируются в качестве «установок, сооружений» с присвоением им соответствующего статуса. Следовательно, ввиду ратификации Россией *Конвенции 1982 г.,* в морских пространствах РФ подводные сооружения (включая ПДК) обладают статусом стационарных конструкций независимо от их конвенционного названия («установки», «сооружения», «устройства», «оборудование» и т.д.)

Выводы по главе 1. Проведенный анализ норм международного права и национального законодательства в отношении искусственных островов, установок и сооружений дает возможность заключить следующее.

Во-первых, исторически международно-правовой институт искусственных островов, установок и сооружений развивался не самостоятельно, а в сравнении (проведении аналогий и различий) с другими институтами международного права. Первоначально, международное морское право не предусматривало разный правовой статус для естественного и искусственного островов по причине отсутствия такой необходимости, так как в то время строительство искусственных островов в морских пространствах не представлялось возможным. Это повлияло на то, что на протяжении длительного времени искусственные острова, установки и

сооружения не признавались как отдельный институт и квалифицировались либо как естественные острова, либо как суда.

Во-вторых, принятие *Женевских морских конвенций 1958 г.* поспособствовало развитию института искусственных островов, установок и сооружений отдельно от островов и судов, хотя и в контексте континентального шельфа, в пределах которого прибрежное государство было наделено конвенцией соответствующими правами в отношении разработки природных ресурсов.

В-третьих, несмотря на то, что в ходе третьей Конференции ООН по морскому праву вопросу искусственных островов, установок и сооружений было уделено много внимания (о чем свидетельствуют рассмотренные автором материалы конференции), в итоге большинство идей не были реализованы. В результате правовой статус искусственных островов, установок и сооружений охватывается лишь одним общим положением, которое применяется в соответствии с *Конвенцией 1982 г.*

В-четвертых, *Конвенция 1982 г.* не определяет категорию «искусственный остров». Вместе с тем принципиальным отличием правового статуса искусственных островов (созданных человеком, рукотворных) от естественных островов заключается в тех морских пространствах, которые могут и не могут быть установлены вокруг искусственного острова. Вокруг последних не может быть установлено территориальное море, они обладают только пятисотметровой зоной безопасности. Ни исключительная экономическая зона, ни континентальный шельф вокруг искусственных островов, установок и сооружений не могут быть установлены.

В-пятых, законодательная практика государств свидетельствует о различных подходах к определению морских конструкций. Отмечено отсутствие единой терминологии при определении морских объектов. Более того, схожие по формулировке дефиниции, предложенные прибрежными государствами, отличаются друг от друга в зависимости от целей применимого акта.

Глава 2. Толкование международно-правовых положений об искусственных островах, установках и сооружениях на континентальном шельфе.

В *Конвенции 1982 г.*, в отличие от *Женевских морских конвенций 1958 г.*, используется термин «искусственные острова»; при этом статус искусственного острова четко отграничен от правового положения «острова» (имеется в виду, естественного острова). В статье 121 *Конвенции 1982 г.* «остров» определяется как «естественно образованное пространство суши, окруженное водой, которое находится выше уровня воды при приливе»; в отличие от этого дефиниции термина «искусственный остров» в *Конвенции 1982 г.* нет.

Такое четкое конвенционное отрицание правового тождества «острова» (естественного) и «искусственных островов», иных стационарных конструкций, созданных человеком и находящихся в море, юридически рационально; в ином случае возникал бы соблазн злоупотребления таким тождеством: государство могло бы, например, строить искусственные объекты в море в целях расширения своей морской государственной территории, а также континентального шельфа (естественный остров, в отличие от искусственного, имеет свой континентальный шельф). Кроме того, вокруг естественного острова государство-территориальный суверен вправе установить 200-мильную исключительную экономическую зону (ИЭЗ). Т.е. если бы статус искусственных и естественных островов не был определенно разграничен по международному праву, неарктическое государство могло бы, например, соорудить искусственный остров к северу от ИЭЗ России в Арктике, в пределах российского арктического сектора, и

претендовать, соответственно, на часть российского арктического шельфа.[77] Тем самым привносился бы риск возникновения в этой связи новых международных разногласий.

§1 Доктринальные источники

Как уже было отмечено в первой главе настоящего диссертационного исследования, в текстах *Женевских морских конвенций 1958 г.* и *Конвенции 1982 г.* используется довольно обширный понятийный аппарат, применимый к различным видам искусственных объектов; в зависимости от конкретных статей юридическое значение используемых терминов может как совпадать, так и отличаться.

Согласно статье 11 *Конвенции 1982 г.*, практически дословно повторяющей статью 8 *Конвенции о шельфе 1958 г.*, «для целей определения границ территориального моря наиболее выдающиеся в море постоянные портовые сооружения, которые являются составной частью системы данного порта, рассматриваются как часть берега». Однако, в отличие от *Конвенции о шельфе 1958 г.*, *Конвенция 1982 г.* содержит юридически значимое уточнение: «Прибрежные установки (англ. *offshore installations*) и искусственные острова (англ. *artificial islands*) не считаются постоянными портовыми сооружениями». Это уточнение на практике может вызвать вопросы. Будет ли юридически квалифицирован как «прибрежная установка», например, мост, соединяющий нефтеналивной причал (портовое сооружение) с находящейся на значительном удалении в море нефтедобывающей платформой? В данном отношении в комментарии к *Конвенции 1982 г.,* составленном ведущими зарубежными правоведами М. Нордквистом, С. Нанданом, Ш. Розенном, ставится вопрос о том, является

[77] Об особенностях правового режима арктического шельфа см., например: *Young O.R., Berkman P.A., Vylegzhanin A.N.* Governing Arctic Seas: Regional Lessons from the Bering Strait and Barents Sea, Volume 1. – Springer, Cham, 2019. – P. 3-21.

ли составной частью порта «мол или гать, соединяющая прибрежную установку или искусственный остров с побережьем»?[78]

Секретариат ООН раскрыл понятие «постоянные портовые сооружения», которое используется в статье 11 *Конвенции 1982 г.*, обозначив их как «постоянные рукотворные конструкции, которые сооружены вдоль побережья и формируют составную часть порта, такие как насыпи, молы, причалы и иные портовые устройства, прибрежные терминалы, пристани, волнорезы, морские дамбы и т.д»[79]. Как указано в комментарии к *Конвенции 1982 г.*, «постоянные портовые сооружения» не обязательно физически связаны с побережьем.

Используемая в тексте статьи 11 *Конвенции 1982 г.* формулировка «прибрежные установки и искусственные острова не считаются портовыми сооружениями», которая отсутствовала в тексте *Конвенции о шельфе 1958 г.*, была, как отмечено составителями комментария *Конвенции 1982 г.,* включена в ее текст затем, чтобы районы погрузки и разгрузки, которые находятся в море, не были квалифицированы как портовые сооружения. Такого рода конструкции рассматриваются как «отдельные от побережья (англ. *separate from the coast*), от которого в сторону моря они отстоят».[80] Более значимой представляется следующая констатация: «Данное выражение не относится к нефтяным и газовым буровым установкам (англ. *does not refer to oil and gas rigs*), которые находясь за пределами территориального моря, охватываются статьями 60 и 80 *Конвенции 1982 г.*» В таком случае, как отмечено зарубежными правоведами, формулировка «прибрежные установки и искусственные острова» относится к сооружениям, обеспечивающим стоянку

---

[78] *Nandan S.N., Rosenne S.* United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, A commentary, Volume II. / Ed.-in-Chief *M. Nordquist* – Dordrecht/Boston/London/: Martinus Nijhoff Publishers, 1993. – P. 122.

[79] UN Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea. Baselines: An Examination of the Relevant Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea, Appendix I (Glossary of Technical Terms). UN Sales No. E.88.V.5. – 1989. – P.57.

[80] *Nandan S.N., Rosenne S.* United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, A commentary, Volume II. / Ed.-in-Chief *M. Nordquist* – Dordrecht/Boston/London/: Martinus Nijhoff Publishers, 1993. – P. 122.

«крупнотоннажных судов на достаточно больших глубинах для выполнения погрузочно-разгрузочных работ», в случаях когда такие суда не могут зайти в порт.[81]

Также Секретариат ООН раскрыл и другое понятие, используемое в статье 11 *Конвенции 1982 г.* – «прибрежные установки» (англ. *offshore installations)*, под которыми понимается «рукотворное сооружение в территориальном море, исключительной экономической зоне или на континентальном шельфе, которое обычно используется для разведки и разработки морских ресурсов, которые также могут быть построены в целях проведения морских научных исследований, наблюдений за приливами и отливами, а также др.»[82]

Стоит отметить предложенный зарубежными специалистами термин «искусственные острова и схожие конструкции (англ. *artificial islands and similar structures*)», который в тексте *Конвенции 1982 г.* не встречается.[83] В комментарии к *Конвенции 1982 г.* отмечено, что в ходе третьей Конференции ООН по морскому праву было предложено уточнить в статье 1 (об употреблении терминов), что термин «установки» включает «искусственные острова и сооружения», но это предложение не было принято».

Очевидно (хотя это и не предусмотрено в *Конвенции 1982 г. expressis verbis)*, что только прибрежное государство имеет право разрешать создание и использование искусственных островов, установок и сооружений в пределах своего территориального моря, в силу своего суверенитета над ним. На это было обращено внимание еще в ходе третьей Конференции ООН по морскому праву: «искусственные острова, сооруженные во внутренних водах

---

[81] *Nandan S.N., Rosenne S.* United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, A commentary, Volume II. / Ed.-in-Chief *M. Nordquist* – Dordrecht/Boston/London/: Martinus Nijhoff Publishers, 1993. – P. 122.

[82] UN Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea. Baselines: An Examination of the Relevant Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea, Appendix I (Glossary of Technical Terms). UN Sales No. E.88.V.5. 1989. P.56.

[83] *Nandan S.N., Rosenne S.* United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, A commentary, Volume II. / Ed.-in-Chief *M. Nordquist* – Dordrecht/Boston/London/: Martinus Nijhoff Publishers, 1993. – P. 542.

и в территориальном море, находятся под суверенитетом прибрежного государства. В других морских пространствах они находятся под юрисдикцией государства, которое их построило или разрешило их строительство. (фр. *Les «îles artificielles construits dans les eaux intérieures et territoriales sont sous la souveraineté de l'Etat riverain. Dans les autres eaux maritimes ils sont sous la souveraineté de l'Etat qui les a construits ou qui a autorisé leur construction…*).[84] А в своей исключительной экономической зоне, по статье 56 *Конвенции 1982 г.*, прибрежное государство имеет юрисдикцию в отношении «создания (англ. *establishment*) и использования (англ. *use*)» искусственных островов, установок и сооружений.[85]

В ряде учебных пособий по морскому праву отмечается, что в соответствии со статьей 56 *Конвенции 1982 г.* право создавать и использовать такие конструкции в пределах своей исключительной экономической зоны является исключительным правом прибрежного государства, что не точно отражает суть конвенционного положения. Иностранное государство тоже может получить право создавать и использовать искусственные острова, установки и сооружения в пределах исключительной экономической зоны другого государства, но в таком случае необходимо будет получение согласия последнего, соблюдение соответствующих условий, а также подчинение юрисдикции прибрежного государства.

Как верно отметили зарубежные правоведы, юрисдикция прибрежного государства, установленная статьей 56 *Конвенции 1982 г.*, подразумевает «также и исключительную юрисдикцию над искусственными островами и сооружениями (англ. *as well as exclusive jurisdiction over artificial islands and structures*).[86] Иными словами, прибрежное государство может разрешить создание искусственного острова в пределах своей исключительной

---

[84] Annulaire de l'Institut de Droit International. Volume 59, Tome I, Session de Dijon – 1981. – Paris, PEDONE. – P. 15.
[85] Там же.
[86] *Nandan S.N., Rosenne S.* United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, A commentary, Volume II. / Ed.-in-Chief *M. Nordquist* – Dordrecht/Boston/London/: Martinus Nijhoff Publishers, 1993. – P. 542.

экономической зоны другому государству (по соглашению с последним), однако в данном случае прибрежное государство, в чьей исключительной экономической зоне такой остров будет построен будет осуществлять исключительную юрисдикцию над искусственным островом, как то предусмотрено *Конвенцией 1982 г.*

Принципиально важным остается вопрос, как толковать положение статьи 60 *Конвенции 1982 г.*, согласно которому в пределах своей исключительной экономической зоны прибрежное государство имеет «исключительное право сооружать, а также разрешать и регулировать создание, эксплуатацию и использование: a) искусственных островов; b) установок и сооружений для целей, предусмотренных в статье 56 и для других экономических целей; c) установок и сооружений, которые могут препятствовать осуществлению прав прибрежного государства в зоне».

В комментарии к этой статье отмечено, что в данном случае имеется в виду не исключительная юрисдикция прибрежного государства касаемо «всех конструкций, которые сооружены в его исключительной экономической зоне с любой целью *(*англ. *for any purpose*)»; правоведы обосновывают свою позицию тем, что в ходе работы третьей Конференции ООН по морскому праву были отклонены предложения об обязательности получения согласия прибрежного государства на сооружение любой конструкции в своей исключительной экономической зоне.

В толковании этих статей в многотомном комментарии к *Конвенции 1982 г.* отмечается, что здесь речь не идет об исключительной юрисдикции прибрежного государства в отношении «всех конструкций, сооруженных в его исключительной экономической зоне с любой целью *(*англ. *for any purpose*)»; в обоснование авторы ссылаются на то, что на третьей Конференции ООН по морскому праву «не были приняты предложения, согласно которым требовалось согласие прибрежного государства на

сооружение всякой конструкции» в пределах его исключительной экономической зоны.[87]

В международно-правовой науке правильно отмечено, что юридическое различие между правами прибрежного государства в отношении создания «искусственных островов – для любых целей (англ. *for any purpose*) и создания установок и сооружений в ограниченных целях (англ. *for limited purposes*) – выглядит тонким (англ. *seems tenuous*)», но значимым. Обоснованием такого разграничения в *Конвенции 1982 г.* является недопущение осуществления прибрежным государством юрисдикции в отношении установок и сооружений, которые использовались бы другими государствами в военных целях.[88]

Исходя из данного утверждения можно заключить, что *Конвенция 1982 г.* прямо не предусматривает обязательность получения согласия прибрежного государства на строительство в пределах его исключительной экономической зоны военной конструкции, но такое согласие всегда необходимо, если речь идет об искусственном острове, сооруженном в том числе и в военных целях. То есть ФРГ не может, к примеру, без согласия соседней Бельгии создать в ее исключительной экономической зоне искусственный остров, даже если ФРГ будет утверждать, что такой остров сооружается не в коммерческих, а в оборонных целях, во благо Бельгии – союзника ФРГ по НАТО. Но ФРГ, согласно *Конвенции 1982 г.*, вправе без согласия Бельгии создать в ее исключительной экономической зоне «установку», «сооружение» для военных целей, если только при этом не будет создано препятствий осуществлению природоресурсных, иных экономических и природоохранных прав Бельгии в ее исключительной экономической зоне.

---

[87] *Nandan S.N., Rosenne S.* United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. A Commentary. Vol. III. / Ed.-in-Chief *Nordquist M.* – The Hague/London/Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 1995. – Pp. 584-585.

[88] *Churchill R.R., Lowe A.*V. The Law of the Sea. Third edition. Juris Publishing Inc. – Manchester University Press. – 1999. – P. 168.

Рассмотренное принципиальное правовое различие применимо также к создаваемым на континентальном шельфе «искусственным островам» и «установкам и сооружениям» так как, во-первых, в соответствии со статьей 80 *Конвенции 1982 г.* «статья 60 применяется *mutatis mutandis* к искусственным островам, установкам и сооружениям на континентальном шельфе»; во-вторых, континентальный шельф является дном исключительной экономической зоны (однако стоит иметь в виду, что континентальный шельф может простираться за пределы исключительной экономической зоны). Также рассмотренные вопросы, связанные с толкованием конвенционных норм об искусственных островах, установках и сооружениях в пределах исключительной экономической зоны, применимы и к анализу правового статуса данных конструкций на континентальном шельфе.

На данный вопрос было обращено внимание рядом прибрежных государств в соответствующих декларациях и заявлениях при подписании и ратификации *Конвенции 1982 г.*, в которых прослеживается неоднозначная практика толкования рассматриваемых положений.

Так, в пункте V декларации Бразилии при подписании *Конвенции 1982 г.* и п. III при ратификации отмечено, что в соответствии с положениями *Конвенции 1982 г.* прибрежное государство обладает исключительной юрисдикцией (и в исключительной экономической зоне, и на континентальном шельфе), а именно: «вправе сооружать, а также разрешать и регулировать создание, эксплуатацию и использование *всех без исключения* видов установок и сооружений *вне зависимости от их сущности и цели создания*» (англ. *without exception, whatever their nature or purpose*). Данная формулировка свидетельствует о неточном толковании *Конвенции 1982 г.* Как было отмечено выше, из текста *Конвенции 1982 г.* (а именно статей 56 и 60) следует, что исключительная юрисдикция предусмотрена для искусственных островов, сооружаемых в любых целях (исходя из

конвенционных формулировок), и установок и сооружений – для экономических целей.

Кабо-Верде в своей декларации при подписании *Конвенции 1982 г.,* подтвержденной при ратификации (англ. *declaration upon signature and confirmed upon ratification*) устанавливает прямой запрет на создание, эксплуатацию и использование установок и сооружений в исключительной экономической зоне другого государства *без согласия* прибрежного государства (англ. *does not entitle … without the consent of the coastal State*). О каких именно установках и сооружениях идет речь в данном документе, не уточняется; что может подразумевать намерение Кабо-Верде установить разрешительный порядок сооружения, эксплуатации и использования всех видов установок и сооружений вне зависимости от цели их создания (по аналогии с Бразилией).

Согласно декларации Эквадора (пункт IV (3)) в исключительной экономической зоне Эквадор обладает исключительным правом разрешать, регулировать и осуществлять (англ. *authorize, regulate and undertake*) сооружение, эксплуатацию и использование всех видов искусственных островов, установок и сооружений в пределах 200 морских миль[89] своих морских пространств, включая континентальный шельф. Как было установлено выше, из текста *Конвенции 1982 г.* следует, что при сооружении искусственного острова в любых целях на континентальном шельфе или в исключительной экономической зоне другого прибрежного государства требуется разрешение последнего. Что и подтверждает Эквадор в своей декларации. Однако получение разрешения прибрежного государства при сооружении установок и сооружений необходимо только в случае, если цель таковых – разработка и разведка (и иные цели, указанные в статье 56 *Конвенции 1982 г.*)

[89] Стоит иметь в виду, что по *Конвенции 1982 г*. внешние границы континентального шельфа могут быть уточнены вплоть до 350 морских миль. Указывая на «исключительное право в пределах 200 морских миль», в своей декларации Эквадор, таким образом, ограничивает себя в этом праве в случае уточнения внешней границы его континентального шельфа.

Уругваем было заявлено: «настоящая Конвенция не наделяет другие государства правом возводить, использовать и эксплуатировать установки и сооружения, которые упоминаются в конвенции, или любые другие объекты (англ. *neither those referred to in the Convention nor any other kind*) в исключительной экономической зоне другого государства без согласия прибрежного государства». Следовательно, позиция Уругвая состоит в запрете сооружения установок и сооружений в любых целях, если прибрежное государство не дало на то свое разрешение.

Германией были корректно истолкованы рассматриваемые статьи *Конвенции 1982 г.* Так, в заявлении ФРГ указано, что помимо искусственных островов прибрежное государство также обладает правом разрешать, сооружать, эксплуатировать и использовать только те установки и сооружения, которые создаются в экономических целях. Такое заявление сделано Германией в полном соответствии с положениями *Конвенции 1982 г.*

Аналогичный подход присутствует и в декларации Италии при подписании *Конвенции 1982 г.* В соответствии с данным документом заявлено, что права прибрежного государства по созданию и разрешению на сооружение и эксплуатацию установок и сооружений в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе ограничено теми категориями установок и сооружений, о которых идет речь в статье 60 *Конвенции 1982 г.* То есть, имеются в виду именно установки и сооружения, создаваемые в экономических целях.

В заявлении Королевства Нидерланды также подмечено данное разграничение: исключительная юрисдикция прибрежного государства в отношении установок и сооружений ограничена конструкциями, созданными в соответствии со статьей 56 (1) *Конвенции 1982 г.*

Интересно, что в декларации Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии было указано на несоответствие *Конвенции 1982 г.* тех деклараций и заявлений, в которых прибрежные государства заявляют о наличии юрисдикции в отношении всех видов

установок и сооружений и о необходимости получения разрешения прибрежного государства на сооружение, использование и эксплуатацию любых видов установок и сооружений.

В других заявлениях и декларациях, сделанных государствами (в том числе и Российской Федерацией) при подписании и ратификации *Конвенции 1982 г.*, отсутствуют положения, касающиеся искусственных островов, установок и сооружений.

Данное принципиальное различие между «искусственным островом» с одной стороны и «установкой и сооружением» – с другой было также подмечено профессором Х. Эсмаили. В частности, в своей монографии «Международно-правовой режим морских буровых установок» правовед утверждает, что исходя из того, что искусственные острова сооружаются в любых целях, а установки и сооружения – только в целях разведки, разработки, сохранения природных ресурсов и управления ими, можно заключить, что теоретически термин «искусственный остров» шире чем термин «прибрежная установка» (англ. *offshore installation*).[90] Термин «установки и сооружения» и «прибрежные установки», согласно Х. Эсмаили, взаимозаменяемы.

Данное мнение ранее было также высказано Ф. Мюнком, отмечавшим, что находящиеся выше уровня воды установки составляют подкатегорию искусственных островов (фр. *Les installations émergées seraient alors une sous-catégorie d'îles artificielles*).[91] Другие правоведы, наоборот, отмечали, что родовым является термин «установки», который обозначает любую искусственную конструкцию в море. Так, А. Сунс полагал, что термин «искусственные острова» является подкатегорией термина «установки».[92] К. Фитцпатрик аргументировал данное мнение, ссылаясь на статью 111 (2)

---

[90] *Esmaeili H.* The Legal Regime of Offshore Oil rigs in International Law. – Dartmouth Publishers. – 2001. – P. 43.

[91] Winkler T. Les Îles Artificielles en Droit de la Mer. URL: http://m2dit.e-monsite.com/medias/files/les-i-les-artificielles-en-droit-de-la-mer.pdf (дата обращения: 16 декабря 2019 г.)

[92] Ibid.

Конвенции 1982 г., где говорится о праве преследования по горячим следам за нарушения, совершенные в зоне безопасности вокруг установки, расположенной на континентальном шельфе, в то время как про зоны безопасности вокруг искусственных островов и сооружений в данной статье не говорится.[93]

По мнению авторитетного зарубежного специалиста по морскому праву принципиальным различием между искусственным островом, с одной стороны, и установками и сооружениями, с другой, является то, что искусственные острова сооружены из размещенных на морском дне искусственных или природных материалов, что формирует участок суши.[94]

Большинство специалистов, занимавшихся исследованием международного морского права, не обратили внимание на данное принципиальное правовое различие между статусом искусственных островов и статусом иных стационарных конструкций, которые в *Конвенции 1982 г.* обозначены термином «установки и сооружения» или иными формулировками, которые также используются в тексте *Конвенции 1982 г.*

Так, профессор Сунс предложил классифицировать искусственные острова, установки и сооружения следующим образом: 1) плавучие конструкции, стоящие на якоре; 2) стационарные сооружения, соединенные с морским дном с помощью балок и свай; 3) бетонные конструкции, в большинстве своем используемые в качестве нефтехранилищ; и 4) сооружения, созданные насыпным способом и предназначенные для разнообразных видов деятельности (строительство отелей, взлетно-посадочных полос, военных баз)[95].

---

[93] Ibid.

[94] *Elferink A.O.* Artificial Islands, Installations and Structures. URL: https://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e247 (дата обращения: 16 декабря 2019 г.)

[95] *Soons A.* Artificial Islands and Installations in International Law, *Occasional Paper Series* (Occasional Paper No. 22). – Law of the Sea Institute: University of Rhode Island. – 1974. – P.1-2.

В доктрине международного права есть и другая классификация рассматриваемых морских конструкций, которая также не учитывает показанное выше важное правовое различие в статусе искусственных островов с одной стороны, установок и сооружений – с другой: 1) «морской город»; 2) искусственные острова для использования «в экономических целях»; 3) искусственные установки «для связи и транспортировки»; 4) установки «для проведения научных исследований и прогнозирования погоды»; 5) места «отдыха и развлечения»; и 6) «военные установки».[96]

Что касается приведенных выше классификаций искусственных островов, установок и сооружений, автор настоящего диссертационного исследования отмечает, что обе классификации были предложены правоведами еще до принятия *Конвенции 1982 г.*, что оправдывает такую расплывчатую классификацию, не отражающую суть конвенционных положений. Однако стоит отметить, что и впоследствии после принятия *Конвенции 1982 г.* большинство исследователей международного морского права упускали данное принципиальное правовое различие, приводя описанные выше классификации профессоров Сунса и Пападакиса, не критикуя их ошибочность.

Далее стоит обратиться к зарубежной доктрине международного права и предложенным определениям искусственных островов, установок и сооружений. В одной из энциклопедий международного права термин «искусственный остров» определен как «временно или постоянно установленная платформа, сооруженная человеком и окруженная водой, находящаяся выше уровня воды при приливе» (англ. *a temporary or permanent fixed platform made by man surrounded by water and above water at high tide*)[97].

---

[96] *Papadakis N.* The International Legal Regime of Artificial Islands. – Leyden: A.W. Sijthoff. – 1977. – P. 16-36.

[97] *Bernhardt R.* Encyclopedia of Public International Law, Volume 11. – Amsterdam. – 1989 – P. 38.

Были предложены и иные определения: «искусственный остров – это объект, созданный насыпным способом при помощи естественного материала: гравия, песка, камней (англ. *artificial island refers to constructions created by the dumping of natural substances like sand, rocks and gravel on the seabed*)»; а «искусственная установка» представляет собой «сооружение, соединенное с морским дном при помощи балок и свай, а также бетонная конструкция (англ. *installation refers to constructions resting upon the seafloor by means of piles or tubes driven into the bottom, and to concrete structures*)».[98] Однако, стоит отметить, что и искусственный остров может быть соединен с морским дном при помощи бетонных конструкций, такое «соединение» объективно не является определяющим фактором при квалификации объекта как «искусственного острова» или «искусственной установки».

Несмотря на то, что приведенное зарубежным правоведом определение искусственного острова представляется не совсем удачным, особенно ввиду принятой *Конвенции 1982 г.*, многие исследователи продолжают ссылаться на данный термин при определении того, что является искусственным островом. Так, например, в 2000 г. Немецкое федеральное агентство по охране окружающей среды в одном из своих документов по вопросу морских охраняемых районов в зоне SPAR как раз использовало предложенное А. Сунсом определение искусственного острова.[99]

Приведенные выше определения «искусственного острова», «установки», «сооружения» представляются не вполне удачными. Во-первых, данные дефиниции оставляют без внимания предусмотренное в *Конвенции 1982 г.* принципиальное правовое отличие термина «искусственный остров» от термина «установки и сооружения», о чем было сказано ранее. Во-вторых, предложенное зарубежным специалистом

---

[98] *Soons A.* Artificial Islands and Installations in International Law, Occasional Paper Series (Occasional Paper No. 22). – Law of the Sea Institute: University of Rhode Island. – 1974. – P.3.

[99] *Zohourian M.* The Real Nature of Artificial Islands, Installation and Structures from Perspective of Law of the Sea. – Asia-pacific Journal of Law, Politics and Administration. – Vol. 2, No. 1. – 2018. – P. 17.

определение искусственного острова как платформы ставит в заблуждение и вызывает ряд вопросов:

- почему сооруженная человеком платформа является именно «искусственным островом»?
- меняется ли квалификация, если искусственный остров сооружен не напрямую человеком, а, допустим, роботами?
- почему платформа не может быть квалифицирована как «установка» или как «сооружение»?
- если в районе, в котором построен искусственный остров, отсутствует возможность фиксировать уровень воды при приливе, ввиду того что данный район, например, постоянно покрыт льдами (допустим, остров был построен в Арктике) – является ли критерий «находящийся над уровнем воды во время прилива» определяющим?
- каковы правовые последствия, если из-за климатических изменений, лед растает, уровень воды в мировом океане повысится и «затопит» ранее находящийся на поверхности искусственный остров?

Среди предложенных доктринальных определений есть и такое, согласно которому искусственный остров – это участок суши, напрямую или косвенно созданный человеком путем использования природных и искусственных ресурсов или деталей, основание которого постоянно соединено с подводным естественным образованием или морским дном и не является плавучим или передвижным (англ. *an artificial island is an area of land that is made directly or indirectly by humans using natural and artificial resources or prefabricated parts and its base is perpetually attached to underwater natural features or the water environment bed and cannot float*

or move).[100] Данное определение представляется автору диссертации удачным, так как предложенная дефиниция отвечает на ряд поставленных выше вопросов: искусственный остров не обязательно должен создаваться напрямую самим человеком; критерий «нахождения над уровнем воды при приливе» не является определяющим, когда речь идет об искусственных конструкциях.

Ввиду климатических изменений – глобального потепления и повышения уровня океана – некоторые острова могут быть в итоге поглощены водой[101], таким образом, естественный остров теряет свой статус, так как согласно *Конвенции 1982 г.* необходимым требованием для квалификации участка суши в качестве острова является его нахождение участка над уровнем воды при приливе. В таком случае возможен «сдвиг» от статуса острова к статусу «не острова» (англ. *…a possible shift in this respect from the status of an island to that of a 'non- island'*).[102]

Алонсо Гомес-Робледо – мексиканский правовед и с 2014 г. судья Международного трибунала по морскому праву (далее – *Трибунал*) в статье о сложностях толкования терминов «остров» и «искусственный остров» отмечает, что в некоторых случаях довольно сложно провести различие между «искусственными островами» (исп. *islas artificiales*) и «естественными островами» (исп. *islas naturales*).[103] К таким случаям правовед относит, например, остров, который будет в скором времени поглощен водой (исп. *una isla que esté a punto de ser engullida bajo el agua*). Тогда прибрежное государство может принимать определенные меры – выравнивание (исп.

---

[100] *Zohourian M.* The Real Nature of Artificial Islands, Installation and Structures from Perspective of Law of the Sea. – Asia-pacific Journal of Law, Politics and Administration. – Vol. 2, No. 1. – 2018. – P. 19

[101] *Васильева А.А.* Международно-правовые последствия исчезновения территорий государств: Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. – Москва, 2018. – С. 26.

[102] *Caron D., Scheiber H.* Bringing New Law to Ocean Waters. Publications on Ocean Development. – 2004. – P. 84.

[103] *A.Gómez-Robledo Verduzco*. Métodos de delimitación en derecho del mar y el problema de las "islas". URL: https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-comparado/article/view/3558/4264 (дата обращения: 16 декабря 2019 г.)

nivelación) и насыпание (исп. *terraplenamiento*). В данном отношении возникает следующий вопрос: «не может ли прибрежное государство таким образом обеспечить свои права на прилежащие морские пространства?». А. Гомес-Робледо отмечает, что в соответствии с доктриной международного права (ссылаясь на Н. Пападакиса и К. Симмонса) необходимо изучить вопрос о том, осуществлялось ли сохранение острова с точки зрения его практического и эффективного использования или же очевидно, что единственной целью прибрежного государство было недопущение «потери» прав на прилегающие к острову морские пространства.

Так, К. Симмонсом было отмечено, что «построенное человеком естественное образование, которое может исчезнуть в результате эрозии, может рассматриваться в качестве не созданного человеком (англ. *non-man-made*).[104] Похожее мнение высказал Коломбос: «нормы, регулирующие правовой режим территориальных вод, должны соответствующим образом применяться к сооружениям, возведенным на островках, отмелях и скалах (англ. *islets, shoals and rocks*).[105]

Данное замечание является важным, однако вызывает некоторые вопросы:

1) как проверить «намерение» прибрежного государства?
2) кто проверяет «намерение» государства?
3) как доказать, что прибрежное государство искусственным образом сохранило остров только с целью сохранения суверенитета и суверенных прав в прилегающих к острову морских пространствах?
4) какие меры могут быть применены, если все-таки будет установлено, что прибрежное государство сохранило остров не для его практического и эффективного использования, а из нежелания

---

[104] *Symmons C.R.* The Maritime Zones of Islands in International Law. – Hague: Martunus Nijhoff Publishers. –1979. – P. 307.

[105] *Zohourian* M. The Real Nature of Artificial Islands, Installation and Structures from Perspective of Law of the Sea. – Asia-pacific Journal of Law, Politics and Administration. – Vol. 2, No. 1. – 2018. – P. 19.

потерять территорию и прилегающие к ней соответствующие морские пространства?

Как отмечено Ф. Галеа, «посредством осуществления искусственных работ возможно не только создать участок земли схожий с «естественным островом», но также таким способом можно предотвратить потерю естественным образованием статуса острова. Международное право не разрешает данный вопрос и противоречие, которые могут возникнуть в отношении правового статуса «утраченного» острова (англ. *lost island*)».

Отдельный вопрос толкования положений *Конвенции 1982 г.* связан с ситуациями, когда естественные образования (скалы, отсыхающие при отливе возвышения, и рифы) были преобразованы в *de facto* острова искусственным образом. Однако, как отмечено авторитетным зарубежным правоведом, искусственный остров не становится островом в смысле статьи 121 *Конвенции 1982 г.* в случае приращения участка, образованного природой; если же новый остров образован в ходе природных процессов, но с человеческим вмешательством в естественную среду, такой остров может попасть под правовое регулирование статьи 121.[106]

Самым ярким примером в данном отношении является спор Филиппин против Китая, известный также как «Дело о Южно-Китайском море» (англ. *South China Sea Arbitration*), рассмотренный арбитражем, администрируемым Постоянной палатой третейского суда. Профессор Куэн Чен Фу (Китай), отметил в своем комментарии по данному вопросу, что целью Китая было «улучшение островов, а не создание искусственных островов (англ. *improve islands rather than constructing artificial islands*).

Тем не менее следует иметь в виду, что такие образования уже были квалифицированы с точки зрения международного права как рифы, скалы или отсыхающие при отливе возвышения. Соответственно, их искусственное преобразование не должно приводить к изменению их правового статуса.

---

[106] *Elferink A.O.* Artificial Islands, Installations and Structures. URL: https://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e247 (дата обращения: 16 декабря 2019 г.)

Например, если отсыхающее при отливе возвышение было преобразовано *в de facto* остров, такое новое образование не будет, по сути, ни островом (в смысле положений *Конвенции 1982 г.*, применимым к естественным островам), ни искусственным островом. Оно сохранит за собой свой первоначальный статус, так как само отсыхающее при отливе возвышение «осталось»; следовательно, права и обязанности прибрежного государства в отношении «нового» образования останутся прежними.

В отличие от зарубежной доктрины международного права, отечественными правоведами не уделялось достаточное внимание международно-правовому режиму искусственных островов, установок и сооружений. Единственным комплексным источником по рассматриваемому вопросу в отечественной науке международного права является диссертация С.О. Герайбекова «Проблема определения статуса искусственных островов, установок и сооружений в современном международном морском праве» 1977 г. Хотя данное исследование было проведено до принятия *Конвенции 1982 г.*, автор рассматривал материалы третьей Конференции ООН по морскому праву, а выводы, полученные по итогам проведенного анализа, легли в основу нескольких статей по данному вопросу и учебных пособий по международному праву.

Несмотря на отсутствие в *Конвенции о шельфе 1958 г.* термина «искусственный остров», и, соответственно, представлений о его правовом статусе в международном праве, правовед излагает ряд верных констатаций, основываясь на материалах третьей Конференции ООН по морскому праву и проекте еще не приятной тогда *Конвенции 1982 г.* В частности, верно отмечено, что «созданный искусственный остров не влияет на делимитацию территориального моря и других зон, находится под юрисдикцией прибрежного государства, а также его континентального шельфа, являются

основными отличительными признаками искусственного острова в сравнении с островом естественным в международном морском праве».[107]

Как верно отметил в своем автореферате С.О. Герайбеков, наряду с конвенционным термином «сооружения и установки» (имеется в виду *Конвенция о шельфе 1958 г.*, так как на момент написания диссертации *Конвенция 1982 г.* еще не была принята) используются и другие термины: «морские буровые установки», «платформы», «плавучие города», «научно-исследовательские, плавучие станции», «искусственные порты» и др.[108]

Также им было предложено авторское определение термина «искусственный остров», под которым, по его мнению, стоит понимать «любое искусственно созданное пространство, окруженное водой, и расположенное над линией наибольшего прилива».[109] С учетом современных реалий представляется, что предложенная дефиниция не отражает всю суть правового статуса искусственно сооруженных конструкций. Более того ввиду большого разнообразия таких конструкций не представляется целесообразным вводить определение искусственного острова; скорее, необходимо четко определить правовой режим таких конструкций и различия внутри самого института «искусственные острова, установки и сооружения».

Существенное юридическое различие между терминами «искусственный остров» и «установки и сооружения» было оставлено без внимания российскими правоведами и после принятия *Конвенции 1982 г.*

Так, в статье Е.М. Моховой отмечено следующее: «Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. не содержит ни определений искусственного острова, установки или сооружения, ни классификации этих объектов. Применительно к искусственным островам, установкам и сооружениям в ее

---

[107] *Герайбеков С.О.* Проблема определения статуса искусственных островов, установок и сооружений в современном международном морском праве: Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. - М., 1977: Академия наук СССР. Институт государства и права. – С. 8.

[108] Там же. С. 7.

[109] Там же. С. 7.

тексте употребляется более десятка терминов, причем многие по существу являются синонимами, несущими с юридической точки зрения идентичную смысловую нагрузку».[110] Данное утверждение противоречит *Конвенции 1982 г.*, поскольку, как уже было отмечено выше, юридическое содержание терминов «искусственный остров» и «установка и сооружения» существенно различается.

Также правовед указывает на «идентичную смысловую нагрузку» различных терминов, которые используются применительно к искусственным островам, установкам и сооружениям в *Конвенции 1982 г.*[111] Выше было показано принципиальное отличие правового положения «искусственных островов» от «установок и сооружений» – термины, которые точно не несут «идентичную смысловую нагрузку». Вместе с тем, надо согласиться с автором в том, что множество слов в *Конвенции 1982 г.*, которые выражают понятие «установки и сооружения», как и отсутствие общепринятого определения термина «искусственные острова», не способствуют ясности толкования и применения конвенции.

Правильной представляется позиция, согласно которой обращено внимание на то, что «искусственный остров» целесообразно определить с учетом того, что он «физически связан с морским дном», причем «постоянно закреплен» в своем местоположении, что его удаление «не представляется возможным без потерь для его целостности», что является перспективным подходом к уяснению смысла термина «искусственные острова» в морском праве.[112]

---

[110] *Мохова Е.М.* Некоторые вопросы правового регулирования искусственных островов, установок и сооружений // Международное морское право. Статьи памяти А. Л. Колодкина = International law of the Sea. Essays in memory of A.L. Kolodkin / Сост. Р.А. Колодкин, С.М. Пунжин. – М.: Статут. – 2014. – С. 395.

[111] Там же.

[112] Мохова Е.М.. Некоторые вопросы правового регулирования искусственных островов, установок и сооружений // Международное морское право. Статьи памяти А. Л. Колодкина = International law of the Sea. Essays in memory of A.L. Kolodkin / Сост. Р.А. Колодкин, С.М. Пунжин. – М.: Статут. – 2014. – С. 396.

В первом томе учебного пособия «Морское право» для бакалавриата и магистратуры отмечено, что «прибрежное государство в исключительной экономической зоне имеет исключительное право сооружать, а также разрешать и регулировать создание, эксплуатацию и использование искусственных сооружений в целях разведки, разработки и сохранения как живых, так и неживых природных ресурсов в водах, покрывающих морское дно, на морском дне и в его недрах (...) Установка описанного оборудования на континентальном шельфе, включая строительство, эксплуатацию или использование любых искусственных островов и сооружений, осуществляется только с согласия прибрежного государства (…)»[113]

Во-первых, ошибочно утверждение о сооружении искусственных островов исключительно в конвенционных целях; во-вторых, не является верным суждение об обязательном согласии прибрежного государства на сооружение любого типа установки и сооружения, что также было указано автором настоящего исследования ранее.

Также в отечественной науке было предложено относить подводные кабельные системы и трубопроводы к используемому в *Женевских морских конвенциях 1958 г.* термину «сооружение или иная установка».[114] Как было указано в параграфе 2 первой главы настоящего диссертационного исследования, норвежский законодатель придерживается аналогичного подхода, согласно которому к морским платформам могут быть отнесены трубопроводы и кабели. Однако приравнивание данных объектов к конвенционной категории «сооружения и иные установки» не является корректным, так как *Конвенцией о шельфе 1958 г.* предусмотрен специальный правовой режим подводного трубопровода, который не подпадает под категорию «сооружения или иные установки».

---

[113] *Скаридов А.С.* Морское право. В 2 т. Том 1: Международное публичное морское право. Учебник для бакалавриата и магистратуры. – Москва: ЮРАЙТ. – 2018. – С. 224-225

[114] *Марков В.Ю.* Искусственные сооружения в море. Международное морское право. Справочник. Под ред. Генерал-майора юстиции Г.С. Горшкова. – М.: Военное издательство. – 985. – С. 217.

Анализ отечественных и зарубежных доктринальных источников позволил прийти к следующим **выводам**.

Во-первых, предложенные авторские определения «искусственного острова» не восполняют пробел в международном морском праве в части искусственных островов, установок и сооружений и не отражают специфику данного института.

Во-вторых, не представляется необходимым конвенционное определение рассматриваемых дефиниций. Автор настоящего диссертационного исследования полагает, что уточнение правового статуса стационарных конструкций в море должно быть осуществлено путем проведения различия в правовом положении между самими конструкциями; например, статус таких конструкций может различаться в зависимости от целей, для которых они сооружаются, либо в зависимости от порядка получения разрешения на их сооружение со стороны прибрежного государства. Кроме того, в данном контексте скорее целесообразно отдельно уточнить правовой статус военных конструкций, сооружаемых в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе.

В-третьих, предложенные классификации искусственных островов, установок и сооружений носят абстрактный характер и проведение такой классификации не считается целесообразным, учитывая быстро развивающиеся технологии и возникающие новые виды искусственных конструкций, которые могут быть сооружены в море.

В-четвертых, в ходе исследования было выявлено принципиальное различие в правовом статусе «искусственных островов», с одной стороны, и «установок и сооружений» (иных стационарных конструкций в море) – с другой, что было оставлено без внимания отечественными правоведами и большинством зарубежных специалистов.

§ 2 Морские стационарные конструкции для целей эксплуатации трансграничных месторождений углеводородов

Статья 74 (3) *Конвенции 1982 г.* представляет некую общую правовую платформу для начальных действий соседних государств еще до согласования линии делимитации, которая разграничит дно исключительной экономической зоны: обязательство достигнуть «временной договоренности практического характера». Эта конвенционная клаузула вполне применима в целях достижения договоренности о порядке эксплуатации трансграничного месторождения, если оно расположено в спорном районе. Аналогичное конвенционное обязательство предусмотрено и для разграничения соседними государствами районов континентального шельфа между собой (статья 83 *Конвенции 1982 г.*)

Т.е. юридическая необходимость в создании государствами, территории которых примыкают друг к другу, договорных механизмов управления нефтегазовым месторождением, простирающимся через границы этих территорий, возникает в силу фактов: а) каждое из таких государств формально имеет право начать разведку и разработку такого месторождения; б) каждое из них исходит из того, что первый из разработчиков имеет техническую возможность получить значительные коммерческие преимущества, например, путем изъятия основного объема нефти или природного газа из их общего (в юридическом плане) резервуара в недрах.

Действительно, государство, компания которого первой начинает разработку такого месторождения, получает экономическое преимущество. В зарубежной научной литературе такая политика названа «захватническим подходом» (англ. capture approach) к использованию месторождения.[115] Он

[115] *Awe A.* Development of transboundary offshore oil and gas resources. 2014. URL: http://www.academia.edu/8749552/DEVELOPMENT_OF_TRANSBOUNDARY_OFFSHORE_OIL_AND_GAS_RESOURCES_AN_ANALYSIS_OF_USA_MEXICO_TRINIDAD_and_TOBAGO_VENEZUELA_AUSTRALIA_INDONESIA_AND_AUSTRALIA_EAST_TIMOR (дата обращения: 12.03.2021); *Van Logchem Y.* The Status of a Rule of Capture Under

лишен необходимой «юридической чистоты», поскольку при этом нарушается отмеченный выше общий принцип – запрет причинять действием на своей территории вред интересам соседнего территориального суверена (который тоже обладает правами на данный резервуар углеводородов).

«Захват» трансграничного месторождения по «праву первого», даже начальная его разведка без согласия соседнего государства, права которого также распространяются на данное месторождение, является нарушением международного права. Международный Суд ООН в решении по делу о шельфе Северного моря отметил: «Так как разработка такого месторождения может быть осуществлена с любой его стороны, то немедленно возникает проблема риска его преюдициального (могущего повлиять на последующее правовое решение) или расточительного использования одним или другим из заинтересованных государств (англ. *since it is possible to exploit such a deposit from either side, a problem immediately arises on account of the risk of prejudicial or wasteful exploitation by one or other of the States concerned*)»[116]. Международный Суд ООН указал в этой связи на позитивную практику государств в деле достижения договоренности соседних государств о «наиболее эффективной эксплуатации (англ. the most efficient exploitation)» месторождений, пересекаемых линией делимитации континентального шельфа, отметив, что таким государствам надлежит достигать соглашений о «совместной эксплуатации (англ. *agreements for joint exploitation*)», которые «особенно подходящи (англ. *particularly appropriate*)» для целей «сохранения единства месторождения (англ. *preserving the unity of deposit*)».[117]

Т.е. в целях предотвращения природоресурсного конфликта соответствующим государствам целесообразно оформлять международно-правовой механизм разработки конкретного трансграничного месторождения углеводородов. Осуществление такой политики, корректной с точки зрения

International Law of the Sea with Regard to Offshore Oil and Gas Resource Related Activities. // Michigan State International Law Review. – Vol. 26, Issue 2. – 2018. – P. 195-244.

[116] North Sea Continental Shelf, Judgment, I.C.J. Reports 1969, p. 51 (item 97).

[117] Ibid. p. 52 (items 97-99).

международного права, осложнено, однако, необходимостью учета разнообразных факторов: географического положения месторождения; экономической (в т.ч. инвестиционной) цены его освоения; геологических, геоморфологических, иных естественно-научных характеристик месторождения и т.д. Причем эти факторы надо учитывать согласованно соседним прибрежным государствам, в чьей юрисдикции находится *prima facie* данное месторождение, да еще и в контексте взаимодействия международного права и их национальных законов (в т.ч. природоохранных, гражданских, горных), которые могут быть разными. Кроме того, прохождение государственной границы (или линии разграничения континентального шельфа) через месторождение углеводородов добавляет чувствительность этому политическому процессу, с точки зрения обеспечения национальной безопасности каждого из таких государств.

Сотрудничество государств в целях неконфликтной разработки трансграничного месторождения, как показывает практика, весьма эффективно в форме соглашения о пуле недропользователей (называемого еще «Соглашением об объединении» – англ. «*Unitization Agreement*»). Разработка такого соглашения рассматривается как приоритет в целях предотвращения возникновения международного конфликта, часто на этапе переговоров о делимитации соответствующего района. При этом делегации соответствующих государств заблаговременно учитывают нормы их национального законодательства, особенно конституционные, о недрах.[118]

Соглашения об объединении заключаются, чаще всего, как часть договора о делимитации либо уже после осуществления делимитации ранее спорного морского района, где наличествует месторождение. Объединение усилий соседних государств на такой договорной основе представляет собой их согласие с созданием юридически единого участка недр (unit) для целостной разработки трансграничного месторождения. При этом стороны

[118] Некоторые авторы прибегают к транслитерации, называя их «юнитизационными» соглашениями. Допустимость такой транслитерации не подтверждается русскими аутентичными текстами международных договоров Российской Федерации.

согласованно назначают единого оператора для такой разработки и договариваются, как правило, о сооружении соответствующей морской конструкции (нефтегазовой платформы). Посредством данного правового механизма его участники инвестируют свои затраты на создание такой установки (платформы), в целом на общую разработку и, соответственно, получают выгоды от вложения (в виде добытого сырья, полученных денежных средств и т.д.). Считается, что такое международное «объединение» усилий территориальных суверенов предупреждает конфликт между ними, позволяет сократить затраты на разработку трансграничного месторождения, согласованно уменьшить негативное воздействие на окружающую среду, создать условия, при которых имеет место планомерная, наиболее рациональная выработка месторождения.

Соглашение об объединении нацелено на освоение, как правило, именно на создание морской нефтегазовой установки для эксплуатации конкретного месторождения. Вместе с тем, по данному соглашению также может быть обозначен и район совместной разработки: например, для облегчения организации инфраструктурных и технологических процессов.

Политико-правовой механизм такого трансграничного недропользования[119] предусмотрен Договором между Российской Федерацией и Королевством Норвегия о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане, 2010 г. (далее – *Договор 2010 г.*)

Согласно статье 2 *Договора 2010 г.*, каждая сторона «не осуществляет какие-либо суверенные права или юрисдикцию в морских пространствах за пределами этой линии», т.е. Норвегия – к востоку от линии, а Россия – к западу. Согласно статье 5 *Договора 2010 г.*, стороны обязаны применять Приложение II к нему (о трансграничных запасах), «если месторождение

[119] Подробнее о политико-правовых механизмах трансграничного недропользования см.: *Крымская К.В.* Трансграничное недропользование: Международно-правовые механизмы неконфликтной политики государств / А.Н. Вылегжанин, В.И. Салыгин, К.В. Крымская // Международные процессы. – № 3. – 2020.– С. 23-41.

углеводородов простирается за линию разграничения». При этом достаточно мнения любой из сторон о наличии такого трансграничного запаса углеводородов. Когда заинтересованная сторона представит другой стороне данные, на которых основано это мнение, возникает обязательство обеих сторон *Договора 2010 г.*: обсудить вопросы о «контурах месторождения углеводородов»; о «возможностях эксплуатации такого месторождения как единого целого». Тем самым задействуется механизм управления трансграничными месторождениями, предусмотренный в Приложении II *к Договору 2010 г.* Стержневой его компонент – необходимость разработки Сторонами «Соглашения об объединении между сторонами по вопросам эксплуатации трансграничного месторождения углеводородов»[120]. Ключевые его компоненты определены *Договором 2010 г.*: сторонами первого межправительственного Соглашения будут государства, а не компании (операторы); в нем должна быть характеристика трансграничного месторождения углеводородов, в т.ч. «параметры распределения углеводородных запасов между сторонами»; в нем должны быть предусмотрены данные, «имеющие отношение к совместно эксплуатируемому месторождению, которые были собраны в связи с его эксплуатацией», а также обязательство предоставлять все необходимые национальные разрешения; при этом Стороны не вправе отказывать необоснованно в выдаче разрешения на бурение, предусмотренного национальным законодательством.

Кроме того, в соответствии с межправительственным соглашением необходимо заключить также документ частно-правового уровня – «Соглашение о совместной эксплуатации для регулирования вопросов эксплуатации трансграничного месторождения углеводородов как единого целого». Стороны такого Соглашения – это не Россия и Норвегия, а

[120] Так оно официально названо в Приложении II к Договору. В пункте 2 статьи 5 Договора это же соглашение описательно обозначено другими словами: «по требованию одной из Сторон в соответствии с приложением II заключается соглашение об эксплуатации этого месторождения углеводородов как единого целого, включая его распределение между Сторонами (далее именуемое Соглашением об объединении)».

компании-юридические лица, обладающие по законодательству этих стран «правами на разведку и разработку углеводородов по соответствующую сторону линии разграничения». Определено, однако, что Соглашение между компаниями представляется на утверждение обеим Сторонам (т.е. правительствам России и Норвегии). Предусмотрена преимущественная сила положений межправительственного Соглашения в отношении положений Соглашения, заключаемого компаниями-разработчиками трансграничного месторождения. Именно в рамках такого Соглашения предусмотрены положения о нефтегазовых конструкциях для эксплуатации трансграничного месторождения углеводородов, а также о назначении оператора разработки месторождения. Понятно, что и базовые положения о нефтегазовой стационарной конструкции подлежат одобрению правительствами России и Норвегии. Здесь обозначен совпадающий интерес сторон в том, чтобы лучший и приемлемый для двух государств единый оператор усиленно эксплуатировал нефтегазовую платформу, разрабатывающую трансграничное месторождение

Примечательно, что *Договором 2010 г.* предусмотрено обязательство каждой стороны «обеспечить инспектирование расположенных на ее континентальном шельфе *установок по добыче углеводородов*, а также деятельности по добыче углеводородов, осуществляемой на нем в связи с эксплуатацией» трансграничных месторождений, а также обязательство каждой стороны обеспечить «доступ инспекторам другой стороны к таким установкам, к соответствующим измерительным системам, расположенным на континентальном шельфе или на территории любой из сторон». Позитивную роль для стабилизации правовой среды недропользования играет и предусмотренное *Договором 2010 г.* обязательство «не изменять содержание права на разведку и добычу углеводородов, предоставленного» стороной; «не передавать его другим юридическим лицам без проведения предварительных консультаций с другой стороной». Согласно *Договору 2010 г.*, создается также Совместная комиссия – как форум для

межправительственных консультаций России и Норвегии; прописан порядок урегулирования споров между ними, связанных с толкованием и исполнением *Договора 2010 г.*

В порядке предварительного вывода к учету специфики правового режима морской стационарной платформы, созданной для разработки трансграничного месторождения углеводородов, необходимо отметить следующее.

Хотя это и прописано в *Конвенции 1982 г.*, исходя из толкования ее положений о трансграничных природных ресурсах и имеющейся договорной практики соседних государств по управлению трансграничными углеводородными ресурсами можно констатировать, что создание одним государством, без согласования с соседним территориальным сувереном, морской стационарной платформы для разведки и, тем более, разработки таких ресурсов противоречило бы международному праву.

Глава 3. Правовой режим зон безопасности вокруг искусственных островов, установок и сооружений

В течение последних десяти лет государства все чаще стали выступать с инициативой о пересмотре протяженности зоны безопасности вокруг искусственных морских сооружений. В первую очередь речь идет о зонах безопасности вокруг установок и сооружений, используемых на континентальном шельфе для разведки и разработки нефтегазовых ресурсов, в целях охраны таких установок, в частности от столкновения с другими судами, и в целях предотвращения аварий. Причина таких инициатив заключается в растущем с каждым годом числе аварий на морских нефтяных платформах.

По статистике Всемирного банка данных об авариях на морских нефтегазовых установках с 1975 года было зафиксировано 6451 аварий на 3795 объектах.[121] Последнее обновление базы данных было произведено в 2014 году, добавив более 300 аварий с момента предыдущего обновления базы вплоть до аварии на платформе Hercules 265 в Мексиканском заливе 13 июля 2013 года.[122] Более того в период с 1980 г. по 2011 г. было зафиксировано 4139 атак на нефтегазовые сооружения.[123]

Согласно информации, опубликованной американским Бюро по безопасности и охране окружающей среды (англ. *Bureau of Safety and Environmental Enforcement*), в 2019 г. было зафиксировано 618 инцидентов с

---

[121] World offshore accident database. URL: https://www.dnvgl.com/services/world-offshore-accident-database-woad-1747 (дата обращения: 12 марта 2021 г.)

[122] Whitepaper: Worldwide Offshore Accident Databank (WOAD). URL: https://www.dnvgl.com/software/campaigns-2015/safeti-woad-whitepaper.html (дата обращения: 12 марта 2021 г.)

[123] *Kashubsky M.* Offshore Oil and Gas Installations Security. – Informa Law from Routledge. – 2015. – P. 520.

участием установок на континентальном шельфе США, 353 из которых – стационарные.[124]

Помимо этого, стационарные морские конструкции, в частности нефтяные платформы, могут стать объектом нападения в вооруженных конфликтах. В данном контексте одним из самых ярких примеров является рассмотренное Международным Судом – главным судебным органом ООН дело о нефтяных платформах, инициированное в 1992 г. Ираном против США, после совершения Соединенными Штатами атаки на три нефтедобывающих морских комплекса.

§1 Международно-правовое регулирование

Международное право предусматривает ряд мер, направленных на защиту искусственных островов, установок и сооружений. К таким мерам относятся право прибрежного государства принимать соответствующие нормативно-правовые акты, направленные на охрану морских объектов, и установление зон безопасности вокруг них.

Как было отмечено ранее, только прибрежное государство в силу суверенитета в пределах своего территориального моря наделено правом регулировать возведение и эксплуатацию искусственно созданных сооружений. Соответственно этому у прибрежного государства есть право устанавливать любые зоны вокруг установок, в целях обеспечения безопасности. Дискуссионным же является вопрос о зонах безопасности, устанавливаемых вокруг стационарных конструкций, расположенных на континентальном шельфе, то есть за пределами морской территории прибрежного государства.

Установление пятисотметровых зон безопасности вокруг искусственных островов, установок и сооружений зафиксировано и в *Конвенции о шельфе 1958 г.*, и в *Конвенции 1982 г.* Также в целях

---

[124] URL: https://www.bsee.gov/stats-facts/offshore-incident-statistics (дата обращения: 12 марта 2021 г.)

предотвращения столкновения судов с морскими стационарными объектами ИМО приняла ряд резолюций, содержащих рекомендации, которые раскрывают конвенционные положения.

Вопрос о ширине зон безопасности, устанавливаемых вокруг стационарных морских конструкций, с каждым годом приобретает всё большую актуальность, ввиду учащения случаев столкновения с такими стационарными конструкциями судов, особенно рыбопромысловых. Кроме того, стационарные конструкции несут риски для международного судоходства и в контексте аварийности на них.

Современное международное право предусматривает определенные нормы и правила для защиты стационарных морских конструкций и для предотвращения столкновения с ними других объектов. Так, статья 60 (4) *Конвенции 1982 г.* наделяет прибрежное государство правом устанавливать вокруг стационарных морских конструкций разумные зоны безопасности, в пределах которых такое государство вправе принимать надлежащие меры для обеспечения безопасности как судоходства, так и самих объектов, вокруг которых такие зоны устанавливаются. Также важную роль играет ИМО, так как она приняла ряд правил в целях обеспечения безопасности морских установок и предотвращения нарушения зон безопасности, что будет рассмотрено далее.

Установление зон безопасности вокруг стационарных морских конструкций является наиболее эффективным правовым способом их защиты от столкновения с другими объектами и других угроз.

Впервые в международном праве вопрос об установлении зон безопасности вокруг такого рода конструкций в море был рассмотрен КМП в 1951 г. КМП отметила, что сооружения и установки, находящиеся в открытом море и занимающиеся разработкой ресурсов его дна и недр, обладают не территориальным морем, а лишь зоной безопасности (англ. *zone*

of security).[125] Согласно статье 71 (2) доклада *КМП* 1956 г., «прибрежному государству принадлежит право возводить и поддерживать на материковом выступе сооружения, необходимые для разведки и разработки его естественных богатств, а также устанавливать зоны безопасности на разумном расстоянии вокруг этих сооружений и принимать в этих зонах меры, необходимые для их охраны».[126] При этом налицо отсутствие четкого расстояния, на которое может простираться зона безопасности, и от каких точек такое «разумное» расстояние должно отсчитываться. В пункте (3) комментария к статье 71 указано, что хотя *КМП* «не нашла нужным указывать размеры зон безопасности, она полагает, что радиуса максимум в 500 метров достаточно для соответствующей цели».

Далее в 1958 г. в ходе проведения первой Конференции ООН по морскому праву был поднят вопрос о морских установках и зонах вокруг них в контексте континентального шельфа. Принятая по итогам этой конференции *Конвенция о шельфе 1958 г.* наделяет прибрежное государство правом «возводить, содержать или эксплуатировать на континентальном шельфе сооружения и иные установки, а также создавать зоны безопасности вокруг этих сооружений и установок».[127] Согласно статье 5 (3) *Конвенции о шельфе 1958 г.*, «зоны безопасности могут простираться на расстояние 500 метров вокруг таких установок, считая от каждой точки их наружного края».

5 августа 1974 г. на второй сессии третьей Конференции ООН по морскому праву Нигерия предложила пересмотренный Проект статей об исключительной экономической зоне (далее – *Проект 1974 г.*), часть которых касалась зон безопасности вокруг морских сооружений. Предложение, в частности, заключалось в наделении прибрежного государства правом устанавливать разумную зону безопасности вокруг

---

[125] *Symmons C.R.* The Maritime Zones of Islands in International Law. – Hague: Martunus Nijhoff Publishers. – 1979. – P. 105.

[126] Commentary to the articles concerning the law of the sea. Yearbook of the International Law Commission, Volume II. Documents of the eighth session including the report of the Commission to the General Assembly. – 1956. – P. 299.

[127] Статья 5 (2) Конвенции о континентальном шельфе 1958 г.

морских сооружений и искусственных островов, в пределах которых государство могло бы принимать соответствующие меры по обеспечению охраны как самих установок, так и судоходства.[128] Согласно *Проекту 1974 г.* зоны безопасности должны быть установлены таким образом, чтобы они были разумно связаны с сущностью и функциями установок.[129] В *Проекте 1974 г.* зоны безопасности описаны лишь как «разумное пространство» вокруг морских сооружений. Позже вопрос о зонах безопасности также поднимался в ходе третьей (1975 г.) и седьмой (1978 г.) сессий третьей Конференции ООН по морскому праву.

Сегодня правовой режим установления зон безопасности и их расстояния вокруг искусственных островов, установок и сооружений регулируется в первую очередь соответствующими положениями *Конвенции 1982 г.*, а также иными международными договорами, резолюциями *ИМО*. Действуют и соответствующие нормы национального законодательства прибрежных государств.

Как было указано выше, вопрос о ширине зон безопасности вокруг стационарных конструкций в море обсуждался на всех конференциях по морскому праву. Режим, установленный статьей 60 *Конвенции 1982 г.*, схож с режимом, установленным статьей 5 *Конвенции о шельфе 1958 г.*

В данном контексте следует обратить внимание на самое важное различие в положениях обеих конвенций в том, что касается ширины зоны безопасности. Так, согласно статье 5 (3) *Конвенции 1958 г.,* зона безопасности может простираться только до 500 метров вокруг искусственных установок, в то время как статьей 60 (5) *Конвенции 1982 г.* было установлено, что

---

[128] Article 4 (2)(a)(b). Document A.CONF.62/C.2/L.21/Rev.1 (1974). Nigeria: revised draft articles on the exclusive economic zone. URL: http://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_los/vol3.shtml (дата обращения: 20 декабря 2019 г.)

[129] Article 1 (4). Document A.CONF.62/C.2/L.21/Rev.1 (1974). Nigeria: revised draft articles on the exclusive economic zone. URL: http://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_los/vol3.shtml (дата обращения: 20 декабря 2019 г.)

протяженность зоны безопасности может превышать 500 метров, если это разрешено общепринятыми международными стандартами или рекомендовано компетентной международной организацией.

Формулировка «общепринятые международные стандарты» может означать отсылку к обычному международному праву, а «компетентной международной организацией» было бы разумно считать *ИМО*, ввиду отсутствия иной международной организации или международного органа, в чью компетенцию входили бы данные вопросы. Хотя международно-правовая норма, закрепляющая за *ИМО* такое право, отсутствует, практика государств свидетельствует о признании *ИМО* в качестве «компетентной международной организации» в смысле статьи 60 (5) *Конвенции 1982 г*. Подтверждением этому служат рассматриваемые далее 1) предложение, направленное Бразилией[130] в *ИМО* по изменению протяженности зоны безопасности, а также 2) предложение США[131] о необходимости разработки руководства, на основании которого *ИМО* принимала бы решения об изменении протяженности конкретной зоны безопасности свыше 500 метров. Также Подкомитет по безопасности мореплавания указал, что под «компетентной международной организацией» в смысле статьи 60 (5) *Конвенции 1982 г*. понимается *ИМО*.[132] Тем не менее на данный момент не зафиксировано случаев, когда согласно решению *ИМО* была установлена зона безопасности протяженностью более 500 метров.

В последние десятилетия государства-члены *ИМО* часто поднимают вопрос о том, достаточно ли 500-метровой зоны безопасности для охраны особо важных морских объектов. В 2007 г. Бразилия выдвинула предложение об одобрении *ИМО* изменения максимально допустимого предела зоны

---

[130] Routeing of ships, ship reporting and related matters. 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). Sub-committee on safety of navigation, 53rd session, agenda item 3 (NAV 53/3) – 26 February 2007.

[131] Пункт 3.16. Report to the maritime safety committee. Sub-committee on safety of navigation, 53rd session, agenda item 22 (NAV 53/22). – P. 10-11.

[132] Пункт 3.53. Report to the maritime safety committee. Sub-committee on safety of navigation, 53rd session, agenda item 22 (NAV 53/22). – P. 17.

безопасности вокруг морских нефтегазовых объектов. Согласно пункту 30.2 предложения Бразилии, *ИМО* предлагается увеличить ширину зоны безопасности 1) до 1 морской мили вокруг стационарных платформ и морских терминалов и 2) до 2 морских миль вокруг плавучих установок для добычи, хранения и отгрузки.[133] В целом, предложение Бразилии получило поддержку[134] в Подкомитете по безопасности мореплавания, однако делегации некоторых государств выразили свою озабоченность ввиду отсутствия в *ИМО* регламента, где бы определялась процедура одобрения изменения границ зоны безопасности за пределами 500 метров. В частности, американская делегация заявила, что Подкомитету следует разработать единые правила процедуры и руководство, на основании которых должны будут рассматриваться поданные заявки, касающиеся протяженности зон безопасности.[135] Иначе Подкомитет будет *ad hoc* рассматривать такие заявки и принимать по ним решение в отсутствие руководства, стандартов и объективных критериев, что привело бы к отсутствию единообразного подхода при принятии таких решений.[136] Сам Подкомитет отметил, что он не согласен с предложенным увеличением протяженности зоны безопасности ввиду отсутствия руководства, как именно должно рассматриваться предложенное изменение.[137]

Позже – на следующей сессии Комитета по безопасности на море – США и Бразилия подали совместное предложение[138] о «разработке

---

[133] Routeing of ships, ship reporting and related matters. 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). Sub-committee on safety of navigation, 53rd session, agenda item 3 (NAV 53/3). – 26 February 2007.

[134] Пункт 3.15. Report to the maritime safety committee. Sub-committee on safety of navigation, 53rd session, agenda item 22 (NAV 53/22). – P. 10.

[135] Пункт 3.16. Report to the maritime safety committee. Sub-committee on safety of navigation, 53rd session, agenda item 22 (NAV 53/22). – P. 10-11.

[136] Ibid.

[137] Ibid, Пункт 3.50.

[138] Development of Guidelines for consideration of requests for safety zones larger than 500 metres around artificial islands, installations and structures in the Exclusive Economic Zone. Submitted by the United States and Brazil. Maritime Safety Committee, 84th session, agenda item 22 (MSC 84/22/4). – 4 February 2008.

Руководства по рассмотрению заявок на установление границ зон безопасности за пределами 500 метров». Основываясь на данном предложении, Комитет согласился включить в рабочую программу вопрос о «Руководстве по рассмотрению заявок по установлению границ зон безопасности за пределами 500 метров вокруг искусственных островов, установок и сооружений в исключительной экономической зоне».

В 2010 г. Подкомитет по безопасности мореплавания заключил, что не была доказана необходимость в установлении зон безопасности протяженностью больше 500 метров и что вряд ли в ближайшем будущем *ИМО* разрешит установление зоны безопасности за пределами 500 метров для целей охраны морских нефтегазовых установок.[139]

Тем не менее такие попытки были предприняты Австралией, Индией и Китаем, которые страны полагали, что было бы разумным изменить протяженность зоны безопасности до 5 миль, так как 500 метров явно недостаточно для охраны стационарных конструкций в море, особенно, если таким сооружением является нефтяная или газовая платформа. Положения национального законодательства ряда прибрежных государств, проведение аналогий с конвенционным режимом и отличий от него будут рассмотрены далее.

Вышесказанное позволяет сделать вывод, что такое установление зон безопасности на национальном уровне нарушало бы соответствующие конвенционные положения, в частности, ограничивало бы свободу судоходства. Судно обязано соблюдать установленную зону безопасности; если, находясь в ее пределах, судно нарушает такую зону безопасности, оно больше не вправе ссылаться на свободу судоходства.[140] Очевидно,

---

[139] Пункты 4.1-4.11. Report to the maritime safety committee. Sub-committee on safety of navigation, 56th session, agenda item 20 (NAV 56/20). – 31 August 2010. – P. 14-17.

[140] *Elferink A.O.* The Arctic Sunrise Incident and the International Law of the Sea. 2014. URL: http://site.uit.no/jclos/2014/02/28/hello-world/ (дата обращения: 24 декабря 2019 г.); *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 / Ed. by I.A. Laird, B. Sabahi, A.M. Whitesell. – New York: JURIS. – 2017. – P. 204.

предложенное установление зон протяженностью 1-2,5 морских миль является несовместимым с действующими международно-правовыми нормами; соответственно, даже если такие зоны были бы установлены, иностранные суда не обязаны были бы их соблюдать.[141]

Еще в 1952 г. Мутон отметил, что препятствием для судоходства может быть установленная вокруг установки (англ. *installation*) зона безопасности (англ. *security zone*). [142] Если такие установки находятся на близком расстоянии друг от друга, их зоны безопасности могут «пересекаться» (англ. *overlap*), в результате чего практически довольно обширный участок морского пространства будет закрыт для судоходства.[143] Похожую позицию выразили США в рассмотренном выше предложении, отметив, что «сооружая морские установки вблизи друг от друга и «соединяя» тем самым зоны безопасности этих установок между собой, прибрежное государство могло бы воспрепятствовать таким образом свободе судоходства, аргументируя возведение такого рода «стены» необходимостью охраны установки и защиты окружающей среды».[144] Тем не менее сам же Мутон отмечал, что теоретически абсолютная свобода судоходства была бы возможна, если бы в море ходило только одно единственное судно, ведь как только появляется второе – оба сразу становятся ограничены в своих передвижениях.[145]

Интересно, что действующая *Конвенция о шельфе 1958 г.* «отдает» приоритет судоходству, указывая, что «ни сами эти сооружения или установки, ни окружающие зоны безопасности не могут находиться в местах, где они могут служить помехой на обычных морских путях,

---

[141] *Kashubsky M., Morrison A.* Security of offshore oil and gas facilities: exclusion zones and ships' routeing. // Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs – Vol. 5, Issue1 – 2013. – P. 4.
[142] *Mouton M.W.* The continental shelf. – Hague: Martinus Nijhoff. – 1952. – P. 229.
[143] Ibid.
[144] *Kraska J., Pedrozo R.* International Maritime Security Law. – Leiden: Martinus Nijhoff Publishers. – 2013. – P. 79.
[145] *Mouton M.W.* The continental shelf. – Hague: Martinus Nijhoff. – 1952. – P. 220.

имеющих существенное значение для международного судоходства» (статья 5 (6) *Конвенции о шельфе 1958 г.*)

Рассмотрев причины, по которым государства заявляют о необходимости изменения протяженности зон безопасности, важно обратить внимание на то, что «увеличение» зон безопасности может привести к дополнительным ограничениям реализации свободы судоходства в исключительной экономической зоне.

Обеспокоенность возможным нарушением конвенционного права выразили некоторые государства, в частности США. Так, для охраны свободы судоходства в Штатах действует Программа США по свободе судоходства. Согласно «Политике США в Мировом океане» (1983 г.), Соединенные Штаты будут «заявлять о своих правах, свободах и пользовании морскими пространствами так, чтобы возможно было сохранить баланс с интересами, находящими свое отражение в *Конвенции 1982 г.*»[146] Как указывает в своей статье П.А. Гудев, «под этим подразумевается не просто реализация права, закрепленного в *Конвенции 1982 г.*, и применимого как к открытому морю, так и к 200-мильной исключительной экономической зоне прибрежных стран, а гораздо более широкий круг аспектов»[147]. К таким аспектам относятся оспаривание установления некорректных прямых исходных линий, непризнание границ территориального моря за пределами 12 морских миль и др., но в контексте рассматриваемого вопроса наибольший интерес представляет «борьба с претензиями прибрежных государств в акваториях за пределами территориального моря, которые ведут к ограничению свобод открытого моря в рамках 200-мильной исключительной экономической зоне»[148].

---

[146]Department of Defense, Freedom of Navigation Fact Sheet. – March, 2015. - URL: https://policy.defense.gov/Portals/11/Documents/gsa/cwmd/DoD%20FON%20Program%20--%20Fact%20Sheet%20(March%202015).pdf (дата обращения: 25 декабря 2019 г.).

[147] *Гудев П.А.* Политика США в Мировом океане // Международные процессы. – 2016. – Том 14. – № 1 (44). – С. 107.

[148] Там же.

Так, каждый год Министерство обороны США направляет Конгрессу ежегодный доклад о свободе мореплавания, где представлена таблица прибрежных государств и их необоснованных, по мнению США, притязаний на морские пространства. В данном контексте интерес представляет доклад Министерства обороны США за 2018 год[149], где в качестве «нарушителя» свободы судоходства указан Китай по причине действий и заявлений государства, которые представляют собой установление территориального моря вокруг искусственных островов Спратли, которым, согласно международному праву, искусственный остров, установка или сооружение обладать не может.

Резолюции ИМО. Как было указано выше, ИМО признается в смысле *Конвенции 1982 г.* «компетентной организацией», принимающей решение об установлении зон безопасности за пределами 500 метров. Несмотря на отсутствие регламента, определяющего процесс и критерии принятия такого решения, ИМО был принят ряд резолюций, которые касаются безопасности морских установок и их охраны, в частности зон безопасности.

Главным документом в рассматриваемом контексте является резолюция A.671 (16) «Зоны безопасности и безопасность мореплавания вокруг морских установок и сооружений», принятая ИМО 19 октября 1989 г. (далее – *Резолюция ИМО о зонах безопасности 1989 г.*). Данный документ, по рекомендации Комитета по безопасности на море, консолидирует принятые ранее три резолюции, касающиеся морских установок и сооружений. *Резолюция ИМО о зонах безопасности 1989 г.* содержит в себе ряд рекомендаций правительствам, прибрежным государствам и государствам флага. В качестве приложения к документу принимаются «Рекомендации о зонах безопасности и безопасности мореплавания вокруг морских установок и сооружений», которые практически целиком и

[149] По состоянию на январь 2019 г. доклад за 2019 г. представлен не был. Department of Defense Report to Congress «Annual Freedom of Navigation Report». URL: https://policy.defense.gov/Portals/11/Documents/FY18%20DoD%20Annual%20FON%20Report%20(final).pdf?ver=2019-03-19-103517-010 (дата обращения: 10 января 2020 г.)

полностью повторяют положения отмененной резолюции А.621 (15) «Меры по предотвращению нарушения зон безопасности вокруг морских установок и сооружений» (далее – *Резолюция А.621 (15).*

Главное отличие *Резолюции ИМО о зонах безопасности 1989 г.* от *Резолюции ИМО А.621 (15)* состоит в более расширенной сфере правового регулирования. Пункт 1 (b)(iii) *Резолюции ИМО о зонах безопасности А.621 (15)* содержал рекомендацию каждому прибрежному государству, допустившему установление зон безопасности, требовать от операторов морских установок и сооружений принятия необходимых мер для предотвращения нарушений зон безопасности. При этом данный пункт не раскрывал, о каких именно морских установках и сооружениях идет речь. Однако пункт 1.3 «Рекомендаций о зонах безопасности и безопасности мореплавания вокруг морских установок и сооружений» более детально описывает, о какого рода сооружениях идет речь. Согласно приложению к *Резолюции ИМО о зонах безопасности 1989 г.* имеются в виду именно стационарно закрепленные (а не передвигающиеся или буксируемые) морские установки и сооружения, включая те, которые способны к передвижению в море, но которые находятся на месте бурения, независимо 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-то причине).

Приложение к *Резолюции ИМО о зонах безопасности 1989 г.* также закрепляет за прибрежным государством требование о надлежащем уведомлении о наличии стационарной морской конструкции и установленной вокруг нее зоны безопасности. В данном отношении резолютивные положения напоминают о том, что прибрежное государство

ответственно за распространение информации касательно местоположения стационарной конструкции, а также протяженности зоны безопасности. [150]

Особый интерес представляет установление зоны безопасности вокруг установок и сооружений, которые не используются в целях, указанных в статьях 56 и 60 *Конвенции 1982 г.* Статья 60 (4) *Конвенции 1982 г.* закрепляет за прибрежным государством право «устанавливать вокруг *таких* установок и сооружений разумные зоны безопасности». В контексте конвенционных положений «*такими»* установками и сооружениями являются сооруженные «в целях разведки, разработки и сохранения природных ресурсов» (статья 56 (1)) и «для других экономических целей» (статья 60 (1)). Следовательно, возникает вопрос о правомерности установления зоны безопасности вокруг установок и сооружений конструкций в море, сооруженных, например, в военных целях. Можно заключить, что так как искусственные острова создаются в любых целях, то и в смысле статьи 60 (1) вокруг таких искусственных островов могут устанавливаться зоны безопасности.

Иная же ситуация складывается применительно к установкам и сооружениям, эксплуатируемым в целях, не указанных *Конвенцией 1982 г*. В 1974 г. еще до принятия *Конвенции 1982 г.* Профессором Сунсом было отмечено, что «хотя современное международное право прямо не указывает установление вокруг искусственных островов и установок (за исключением эксплуатируемых в целях разведки и разработки ресурсов континентального шельфа) зон безопасности, нет оснований полагать, что это не может быть допущено».[151] Данное предположение является противоречивым, так как сам автор отмечает, что в международном праве отсутствует договорно предусмотренная норма, которая бы позволяла устанавливать зоны

---

[150] *Nandan S.N., Kraska J.* UNCLOS 1982 Commentary: Supplementary Documents. / Ed.-in-Chief *Nordquist M.*Martinus Nijhoff Publishers. – Leiden, Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2012. – P. 785.

[151] *Soons A.* Artificial Islands and Installations in International Law, Occasional Paper Series (Occasional Paper No. 22). – Law of the Sea Institute: University of Rhode Island. – 1974. – P.19.

безопасности вокруг установок и сооружений, используемых не в экономических целях.

Как верно отметил специалист по морскому праву и бывший судья Международного Суда С. Ода (Япония), правовой статус зон безопасности не совсем ясен.[152] Сложившийся правовой режим требует уточнения ввиду следующих объективных причин. Во-первых, статья 60 *Конвенции 1982 г.* полностью не раскрывает все вопросы, связанные с установлением зон безопасности вокруг стационарных морских установок.[153] Во-вторых, недостаточно урегулированные *Конвенцией 1982 г.* вопросы породили неоднозначную практику прибрежных государств по установлению различных видов охранных зон, не являющихся «зонами безопасности» в смысле *Конвенции 1982 г.*, за пределами 500 метров. В-третьих, хотя действующая резолюция *ИМО* в довольно полной мере раскрывает неохваченные *Конвенцией 1982 г.* вопросы, эта резолюция не является договорно-правовым источником. В-четвертых, несмотря на то что действующая резолюция *ИМО* содержит в себе ряд ценных рекомендаций, она до сих пор не нашла свое отражение в национальном законодательстве прибрежных государств.

§2 Национальное законодательство Российской Федерации и зарубежных прибрежных государств

Несмотря на то, что национальное законодательство прибрежных государств предусматривает установление вокруг стационарных конструкций в море зон безопасности, как предусмотрено *Конвенцией о шельфе 1958 г.* и *Конвенцией 1982 г.*, встречаются также нормы,

---

[152] *Oda S.* Fifty Years of the Law of the Sea: with a Special Section on the International Court of Justice: Selected Writings of Shigeru Oda, Judge of the International Court of Justice – The Hague, New York: Kluwer Law International, 2003. – P. 277.

[153] *Крымская К.В.* Установление зон безопасности вокруг стационарных морских установок на континентальном шельфе (правовые вопросы). – Право и управление. XXI век. – № 2 (51) – 2019. – С. 57.

устанавливающие зоны безопасности протяженностью шире 500 метров. В частности, вместо конвенционного англоязычного термина «*safety zone»* используются и другие термины, чтобы отграничить данный институт от установленного национальным законодательством. Так, в национальном законодательстве используются термины: «*security zone», «area to be avoided», «cautionary/caution zone», «exclusion zone», «passing zone»* и другие.

Российская Федерация. Основным правовым источником, регулирующим установление морских зон безопасности, является *ФЗ о шельфе 1995 г.*

Согласно статье 16 рассматриваемого закона протяженность зон безопасности, установленных вокруг искусственных островов, установок и сооружений, не превышает 500 метров от каждой точки внешнего края. Далее российский законодатель отходит от подхода, предложенного *Конвенцией 1982 г.*, и предусматривает, что «зоны безопасности вокруг искусственных островов, установок, сооружений устанавливаются с момента начала работ по созданию искусственных островов, установок, сооружений в местах их расположения на континентальном шельфе, постановке или иных аналогичных операций».[154]

Ежегодно в начале января Управление навигации и океанографии Министерства обороны Российской Федерации в «Извещениях мореплавателям» затрагивает вопрос об установлении зон безопасности вокруг искусственных островов, установок и сооружений. Автором настоящего диссертационного исследования были рассмотрены «Извещения мореплавателям» за последние десять лет в период с 2009 по 2019 гг., в каждом из которых дословно из года в год повторяется пункт «Обеспечение безопасности судоходства в зонах безопасности, установленных вокруг искусственных островов, установок и сооружений, расположенных на континентальном шельфе Российской Федерации». Интересно, что в данном пункте содержится ссылка именно на «Международную Конвенцию о

[154] Статья 16 Федерального закона № 187-ФЗ «О континентальном шельфе» от 30.11.1995.

континентальном шельфе» и статью 5, наделяющую прибрежное государство соответствующими правами в отношении искусственных островов, установок и сооружений. Ссылки на действующую с 1997 г. для Российской Федерации *Конвенцию 1982 г.* в «Извещениях мореплавателям» отсутствуют, хотя данная Конвенция, как было рассмотрено в §1 настоящей Главы, предусматривает возможность изменения протяженности зоны безопасности за пределы 500 метров (конечно, в соответствии с условиями, установленными *Конвенцией 1982 г*.)

В соответствии со статьей 16 *ФЗ о шельфе 1995 г*. «границы зон безопасности устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта». Согласно *Постановлению Правительства РФ № 395 от 30.07.2004 «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации»* функции, указанные в статье 16 *ФЗ о шельфе 1995 г*., осуществляет Минтранс России посредством издания соответствующих приказов. Так, последним документом в этой сфере является *Приказ Минтранса России от 12 июля 2016 г. «Об установлении границ зоне безопасности вокруг искусственных островов, установок и сооружений, расположенных на континентальном шельфе Российской Федерации».*

Согласно статье 16 *ФЗ о шельфе 1995 г*. зоны безопасности действуют с начала осуществления работ по созданию морской конструкции и прекращают свое действие после удаления объекта. При этом остается неурегулированным вопрос об установлении зон безопасности вокруг плавучих установок и сооружений. Плавучие конструкции, согласно статье 4 *ФЗ о шельфе 1995 г*., входят в понятие «установка, сооружение» вместе со стационарными конструкциями. Однако, в статье 16 говорится об установлении зон безопасности вокруг установок и сооружений с момента начала работ по их возведению либо проведению иных операций вплоть до их удаления. Не ясно, должна ли быть установлена зона безопасности

вокруг самоходной установки либо вокруг находящейся на буксире передвижной платформы, которая направляется к месту осуществления операций по разведке и разработке шельфовых ресурсов. Как будет показано далее в настоящем исследовании, данный вопрос на практике урегулирован Соединенными Штатами, устанавливающими зоны безопасности вокруг плавучих конструкций.

Кроме того, в морских пространствах РФ установлены разные виды «охранных зон» с применением различных ограничений. Например, во внутренних морских водах и в территориальном море РФ могут устанавливаться запретные для плавания и временно опасные для плавания районы.[155] А в ряде морских районов могут быть установлены зоны, опасные в навигационном отношении.[156] К ограничениям, которые действуют в установленных охранных зонах, относятся рекомендации избегать остановки, постановки на якорь, лова рыбы придонными орудиями лова, придонного траления, подводных и дноуглубительных работ, взрывных работ и плавания с вытравленной якорь-цепью.

Вопрос о подводных добычных комплексах ПАО «Газпром». Отдельный интерес представляет практика нормативного регулирования обеспечения безопасности ранее указанного ПДК ПАО «Газпром» на Киринском газоконденсатном месторождении.

Как было отмечено выше, подводные морские конструкции, в частности, ПДК на Киринском газоконденсатном месторождении юридически квалифицируются как искусственные острова, установки и сооружения, с присвоением им соответствующего статуса. Следовательно,

---

[155] См. Федеральный закон № 155-ФЗ от 31 июля 1998 г. «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации»; Постановление Правительства Российской Федерации № 1102 от 2 октября 1999 г. «О Правилах плавания и пребывания иностранных военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях, в территориальном море, во внутренних морских водах, на военно-морских базах, в пунктах базирования военных кораблей и морских портах Российской Федерации»; «Извещения мореплавателям» № 1-28 от 4 января 2020 г.

[156] «Извещения мореплавателям» № 1-28 от 4 января 2020 г.

вокруг данных комплексов могут быть установлены зоны безопасности, хотя в *Конвенции 1982 г.* говорится лишь об установлении такого вида охранных зон «вокруг искусственных островов, установок и сооружений», без упоминания возможности установления зон над ними (в воздушном пространстве) или под ними (в толще воды).

Поскольку Минтранс России является уполномоченным органом в вопросах установления зон безопасности вокруг искусственных островов, установок и сооружений на континентальном шельфе, ПАО «Газпром» обращалось в Минтранс России по вопросу установления 500-метровых зон безопасности вокруг объектов ПДК Киринского газоконденсатного месторождения (ГКМ) и центров разбуривания Южно-Киринского месторождения. Подтвердив необходимость установления данных зон на Киринском ГКМ, 3 июля 2020 года Министр транспорта Российской Федерации подписал приказ № 216 «Об установлении границ зон безопасности вокруг искусственных установок, расположенных на континентальном шельфе Российской Федерации в зоне эксплуатации Киринского газоконденсатного месторождения», в дальнейшем направленный на регистрацию в Министерство юстиции Российской Федерации. Министерство юстиции РФ рассмотрело данный приказ и вернуло его на доработку без регистрации. 7 сентября 2020 года приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 3 июля 2020 № 216 был отменен.

Впоследствии Министерство транспорта РФ разработало проект нового приказа «Об установлении границ зон безопасности вокруг искусственных установок, расположенных на континентальном шельфе Российской Федерации в зоне эксплуатации Киринского газоконденсатного месторождения», который на данный момент проходит оценку регулирующего воздействия рабочей группой Министерства экономического развития РФ. Кроме того, после рассмотрения обращения ПАО «Газпром», в Министерстве транспорта РФ был подготовлен проект приказа «Об

установлении границ зон безопасности вокруг искусственных установок, расположенных на континентальном шельфе Российской Федерации в зоне эксплуатации Южно-Киринского газоконденсатного месторождения» (ID проекта – 01/02/01-20/00098827). Этот приказ на данный момент также проходит оценку регулирующего воздействия.

На данный момент, ввиду отсутствия приказов уполномоченного органа, все ограничения в районах вокруг Киринского газоконденсатного и Южно-Киринского месторождений, объявленные в Извещениях мореплавателям и прибрежных предупреждениях НАВАРЕА, носят исключительно уведомительный и рекомендательный характер.[157] Запретительный характер будут носить только зоны безопасности, установленные в надлежащем порядке приказом Министерства транспорта РФ.

Норвегия. Вопросы обеспечения безопасности на морских установках и вокруг них нашли свое особое место среди норм норвежского законодательства. Данная особенность в первую очередь обусловлена географическим расположением государства; богатым углеводородным потенциалом Норвегии как как арктического прибрежного государства; и, следовательно, острой необходимостью обеспечить максимальный уровень безопасности при осуществлении деятельности по разведке и разработке нефтегазовых ресурсов в сложившихся климатических условиях. Данные причины объясняют столь детально разработанные нормы национального законодательства Норвегии в том, что касается установления зон безопасности вокруг стационарных конструкций на континентальном шельфе.

Основным законом, устанавливающим режим зон безопасности, является *Закон 1996 г.* Отличительной особенностью положений

[157] Более подробно информация о каждом из районов, его координатах и действующих ограничениях представлена см.: *Крымская К.В., Лобанов А.В., Першин Н.В., Бесага Ю.В., Товстенко Г.В.* Правовой статус подводного добычного комплекса на Киринском газоконденсатном месторождении (правовые вопросы обеспечения безопасности). – Газовая промышленность. – № 3. – 2021.– С. 22-30.

норвежского законодательства от международно-правовых норм является действие зоны безопасности в пространстве. Согласно *Конвенции 1982 г.* такие зоны устанавливаются *вокруг* искусственных островов, установок и сооружений, в то время как норвежский законодатель пошел дальше и постановил, что, согласно разделу 9-4 *Закона 1996 г.*, возможно установление зон безопасности *вокруг удаленных* установок (либо их частей), а также *над* ними (англ. *around and above*).

Хотя международным правом и законодательством национальных государств предусмотрено право прибрежного государства оставлять части стационарной конструкции, если она 1) выведена из эксплуатации, 2) необходима для охраны окружающей среды (является местом обитания живых организмов), ни *Конвенция о шельфе 1958 г.*, ни *Конвенция 1982 г.* не предусматривают установление зоны безопасности *вокруг удаленных* объектов вне зависимости от того, были ли удалены такие объекты целиком или частично. Тем более ни одна из конвенций не предусматривает, что зона безопасности может быть установлена *над* искусственным островом, установкой и сооружением.

Вводя положение об установлении зоны безопасности над установкой (пусть и не находящейся в эксплуатации), норвежский законодатель не уточнил, что имеется в виду. Автор полагает, что речь идет об установлении зоны безопасности в отношении оставленной части удаленной установки, если такая часть находится под водой, то зона безопасности будет окружать именно водное пространство вокруг части установки, как вокруг, так и над ней. Однако, данная правовая неточность порождает следующий вопрос – если стационарная конструкция более не эксплуатируется и часть ее, которая не была удалена, согласно конвенциям, находится над водой, то следует ли, что зона безопасности может быть установлена *над* такой установкой, распространяясь на воздушное пространство. Найти данный ответ также не представляется возможным ни в международном воздушном праве

(поскольку нет таких стандартов, которые принимаются ИКАО), ни в международно-правовой доктрине.

Несомненно, отдельный интерес представляет и само положение об установлении зоны безопасности *вокруг удаленного* объекта. Исходя из формулировки раздела 9-4 *Закона 1996 г.* можно предположить, что государство могло бы «сохранить» за собой данный участок морского пространства (даже при полном удалении конструкции), на который был распространялась его юрисдикция, пусть и по ограниченному кругу правоотношений. Это возможно хотя бы ввиду того, что современное международное право не запрещает устанавливать зоны безопасности вокруг удаленных морских конструкций, так как отсутствуют какие-либо договорные нормы и нормы мягкого права по данному вопросу.

Следует отметить, что в *Законе 1996 г.* отсутствует положение, устанавливающее протяженность зоны безопасности, хотя *Конвенция 1982 г.* была ратифицирована Норвегией. Предусмотрено лишь, что Министр[158] может установить зону безопасности или увеличить ее ширину в случае аварийной ситуации (до каких пределов может быть увеличена зона безопасности также не говорится).

Конкретные границы зоны безопасности определяется актом, принимаемым Королем Норвегии. Более того, согласно разделу 9-4 *Закона 1996 г.*, Король может принять акт о пересечении границ зоны безопасности с границами континентального шельфа другого государства (англ. *the King may decide that a safety zone shall extend across the border line onto the continental shelf of another state*). Автор настоящего исследования считает, что в случае установления зоны, пересекающей границу континентального шельфа другого государства, такой нормативный акт Короля Норвегии является нарушением международного права, так как права прибрежного государства

[158] Примечательно, что в Законе о нефтяной деятельности 1996 г. не уточняется, министр какого именно исполнительного органа власти уполномочен в данной ситуации устанавливать границы зоны безопасности. Однако, исходя из иных нормативных актов, которые буду рассмотрены далее в работе, понятно, что указанные функции выполняет Министерство труда и социальных вопросов

по установлению зон безопасности ограничены пределами континентального шельфа и исключительной экономической зоны государства, т.е. там, где оно осуществляет свою юрисдикцию.

Помимо *Закона 1996 г.* установление зон безопасности на норвежском континентальном шельфе также осуществляется в соответствии со следующими актами:

- Положения об охране здоровья, безопасности и защите окружающей среды при осуществлении нефтяной деятельности и на некоторых сухопутных установках (Рамочные положения)[159] от 12 февраля 2010 г. (далее – *Рамочные положения 2010 г.*) и *Инструкции* к ним;
- Положение об обозначении стационарных нефтяных установок[160] 2013 г. (далее – *Положение 2013 г.*)

Рамочные положения 2010 г. были приняты Управлением по вопросам безопасности нефтяной деятельности (англ. *Petroleum Safety Authority Norway*), которое подотчетно Министерству труда и социальных вопросов (англ. *Ministry of Labor and Social Affairs*).

Раздел 6 (i) *Рамочных положений 2010 г.* закрепляет определение зоны безопасности – «географически ограниченное пространство, окружающее морскую установку, которое судно, не имеющее разрешения, не может пересекать, а также в пределах которого такому судну запрещено останавливаться и осуществлять какую-либо деятельность». Под «не имеющими разрешения судами» (англ. *unauthorized vessels*) понимаются суда, которые не имеют отношения к деятельности, осуществляемой лицензиатом, либо которым не было выдано разрешение на полный или ограниченный допуск в пределы зоны безопасности (включая воздушные суда). *Инструкции к Рамочным положениям 2010 г.* предлагают

---

[159] Последние поправки были внесены 1 января 2019 г. Режим доступа: https://www.ptil.no/en/regulations/all-acts/?forskrift=158 (дата обращения: 10 января 2020 г.)

[160] Режим доступа: https://www.kystverket.no/globalassets/regelverk/for-petroleumsinnretninger/nyebestemmelsereng22012018.pdf (дата обращения: 10 января 2020 г.)

дополнительное толкование определения «зона безопасности» в части ее пространственных пределов. Отмечается, что касательно вертикального или горизонтального изменения положения установки, зона безопасности всегда рассчитывается исходя из текущего расположения объекта (англ. *the safety zone shall be calculated from the facility's current position at all times*). Таким образом, можно заключить, что устанавливаемые в Норвегии зоны безопасности не имеют точные координаты и могут меняться, что осложняет выполнение государством обязательства по *Конвенции 1982 г.* о надлежащем уведомлении об искусственных островах, установках, сооружениях и зонах безопасности вокруг них.

Разделом 6(i) *Рамочных положений 2010 г.* установлены пределы зоны безопасности, согласно которым по вертикали зона безопасности начинается от морского дна и не может превышать 500 метров от самой высокой точки установки, а по горизонтали – не более 500 метров от крайних точек.

Глава *VIII Рамочных положений 2010 г.* «Морские зоны безопасности» подтверждает закрепленную в *Законе 1996 г.* норму об установлении зон безопасности *вокруг* установок и *над* ними. Но в отличие от *Закона 1996 г.* указано, что зоны безопасности не могут быть установлены вокруг подводных установок, а также трубопроводов и кабелей, если иное не будет установлено Министерством труда и социальных вопросов (Разделы 52 и 53). Однако *Конвенцией 1982 г.* такое исключение не предусмотрено. В этом контексте рассмотренный выше раздел 9-4 *Закона 1996 г.*, а именно его часть об установлении зон безопасности вокруг удаленных установок, ставит перед правоприменителем вопрос – является ли установка, удаленная в части (если такая часть находится под водой) – подводной установкой в смысле *Рамочных положений 2010 г.*? Если да, вокруг нее не может быть установлена зона безопасности.

Раздел 54 «Временные зоны: закрытые зоны и зоны опасности» *Рамочных положений 2010 г.* допускает установление таких зон в случае опасных ситуаций и аварий, которые могут привести к причинению вреда

здоровью, угрозе жизни, загрязнению, нанесению материального ущерба. Устанавливает такие зоны Министр труда и социальных вопросов (положение аналогичное разделу 9-4 *Закона 1996 г.*). Протяженность таких зон не указана, она устанавливается в зависимости от существующей необходимости предотвращения или уменьшения негативных последствий.

Действие зоны безопасности прекращается с отсутствием обстоятельств, на основании которых она была установлена, либо если такая зона безопасности была установлена на конкретный период времени (Раздел 56).

Инструкции к Рамочным положениям 2010 г. предусматривают установление зон безопасности вокруг различных объектов, в зависимости от вида которых определяется «момент» начала действия зоны безопасности (Раздел 52):

a. по общему правилу зона безопасности действует с момента размещения установки целиком или в части;
b. если установка соединена с морским дном, зона безопасности вокруг нее считается установленной с момента размещения самой установки или ее части на морском дне;
c. зона безопасности вокруг подвижной морской установки ограничена сроком, в течение которого установка находится в неподвижном состоянии, т. е. стоит на якоре;
d. зона безопасности вокруг самоподъемной плавучей установки считается установленной с момента опускания первой опоры (англ. *jack-down of the first leg*) и перестает действовать после поднятия последней опоры (англ. *the last leg has been jacked up*);
e. вокруг установки с динамическим позиционированием (англ. *DP-operated facilities*) зона безопасности может быть установлена при нахождении в неподвижном состоянии в режиме «автоматическое динамическое позиционирование». При выключении данного режима и

готовности установки покинуть местоположение, зона безопасности прекращает свое действие.

Наряду с зоной безопасности в конвенционном смысле в Норвегии действует «трехступенчатая» система зон безопасности, что закреплено в *Положении 2013 г*., принятом Департаментом по безопасности мореплавания Береговой администрации Норвегии. В пункте 2 *Положения 2013 г.* отмечается невозможность определить точную безопасную дистанцию, которая должна сохраняться между судном и морской установкой. По этой причине, вокруг установки действует «трехступенчатая» система зон безопасности»: 1) зона для безопасного движения, которая составляет 3-10 морские мили (англ. *passing zone*); 2) зона ограниченного доступа от 500 метров до 3 морских миль (англ. *caution zone*); 3) 500 метровая зона безопасности (англ. *safety zone*). Однако данные охранные зоны в пунктах 1 и 2 не являются зонами безопасности, которые предусмотрены международными договорами, следовательно, суда не обязаны их соблюдать.

Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии. Основным законодательным актом, устанавливающим общий правовой режим зон безопасности в морских пространствах под суверенитетом и юрисдикцией Соединенного Королевства, является *Закон о нефтяной деятельности 1987 г. (*англ. *Petroleum Act)*[161] Согласно части III данного Закона зоны безопасности могут быть установлены двумя способами: автоматически (статья 21 (1) и принятием приказа (статья 22 (2)).

В соответствии со статьей 21 (1) зона безопасности устанавливается автоматически вокруг установки, которая целиком или частично находится в территориальном море и на континентальный шельфе, если на такой установке осуществляется деятельность, предусмотренная *Законом о нефтяной деятельности 1987 г.*, а также если установка находится в процессе сооружения (англ. *being assembled*) или вывода из эксплуатации (англ. *being dismantled*). Протяженность зоны безопасности составляет 500

[161]URL: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1987/12 (дата обращения: 10 января 2020 г.)

метров; согласно британскому законодательству, зона безопасности устанавливается «по вертикали», то есть «над» и «под» установкой (англ. *above or below*).

Статья 22 (1) предусматривает принятие уполномоченным министром приказа об установлении такой зоны вокруг установки, которая целиком или в части, находится в морских пространствах, к которым применяется настоящий закон, а также к установкам, находящимся в процессе сооружения или вывода из эксплуатации в таких морских пространствах. В таком случае, в приказе об установлении зоны безопасности должны быть четко указаны ее координаты. Отмечается, что зона безопасности может затрагивать морские пространства, на которые не распространяются положения настоящего Закона, однако ее ширина не может превышать 500 метров. Статья 22 (3) устанавливает возможность принятия приказа об установлении зоны безопасности в преддверии размещения установки, который вступит в силу с момента такого размещения.

Примечательно, что, согласно опубликованной на сайте Управления здравоохранения и безопасности (англ. *Health and Safety Executive*) инструкции, установление зоны безопасности приказом возможно также вокруг подводных установок *(*англ. *sub-sea installations)*.[162] Протяженность такой зоны безопасности может составлять не более 500 метров, отмеряемых *от центра* такой установки.[163]

Австралия. В 2012 г. Инспектором транспортной безопасности был представлен документ – «Исследование безопасности сектора морских нефтегазовых ресурсов» (англ. *Offshore Oil and Gas Resources Sector Security Inquiry*; далее – *Исследование 2012 г.*). По результатам проведенного исследования была доказана недостаточность пятисотметровых зон безопасности, предусмотренных международным правом, для охраны стационарных морских конструкций, так как оператору платформы

[162]URL: http://www.hse.gov.uk/offshore/notices/on_54.htm (дата обращения: 10 января 2020 г.)
[163]URL: http://www.fishsafe.eu/en/safety-zones.aspx (дата обращения: 10 января 2020 г.)

недостаточно существующей протяженности зоны безопасности для того, чтобы в случае ее нарушения или аварии привести в действие план по эвакуации.[164] Как правило, стационарной добывающей платформе необходимо минимум 30 минут для эвакуации после того, как прозвучит основной сигнал тревоги. В то время как судно, перемещающееся со скоростью 20 узлов, пройдет за это время расстояние в 10 морских миль.[165]

Примечательна следующая констатация, изложенная в *Исследовании 2012 г.* – настоящие пятисотметровые закрытые зоны безопасности (англ. *security exclusion zone*), которые в отличие от зон безопасности (англ. *safety zones*) не могут быть установлены вокруг хабов, трубопроводов и иной похожей инфраструктуры особенно неэффективны в данных обстоятельствах и являются уязвимым местом. Использование подобной терминологии позволяет заключить, что, согласно австралийскому подходу, зоны безопасности (англ. *safety zones*) могут быть установлены вокруг трубопроводов, хотя ни *Конвенция о шельфе 1958 г.,* ни *Конвенция 1982 г.* этого не закрепляют. Представляется ошибочным использование и толкование понятий, используемых в *Конвенции 1982 г.*, которую Австралия ратифицировала.

По итогам проведенной работы Правительству Австралии было предложено немедленно рассмотреть вопрос об увеличении протяженности существующих зон безопасности и повышению режима безопасности морских объектов от незаконных и неавторизованных проникновений или иного рода угроз. Согласно одной из рекомендаций в Австралии следует ввести трехступенчатый подход к установлению зон вокруг всех морских объектов, находящихся в морских пространствах под суверенитетом и юрисдикцией Австралии. Предложенный подход заключается установлении трех видов зон:

---

[164] Offshore Oil and Gas Resources Sector Security Inquiry, p.4. Office of the Inspector of Transport Security, Department of Infrastructure and Transport, Australia Government. 2012. URL: https://www.homeaffairs.gov.au/transport-security/files/offshore-oil-gas-resources-sector-security-inquiry.pdf (дата обращения: 10 января 2020 г.)

[165] Ibid.

1. зона ограниченного доступа (англ. *cautionary zone*; 15 морских миль);
2. 5-мильная зона, которую следует избегать (англ. *area to be avoided*). Морским судам, не имеющим отношения к конкретному морскому сооружению, запрещается входить в его пятимильную зону;
3. зона закрытого режима (англ. *exclusion zone*), располагающаяся внутри 5-мильной зоны, которую следует избегать. Протяженность зоны закрытого режима должна составлять 1 – 2,5 морских миль.

В 2013 г. Правительством Австралии был опубликован «Ответ Правительства Австралии на представленное инспектором транспортной безопасности Исследование безопасности сектора морских нефтегазовых ресурсов 2012 г.» (англ. *Australian Government response to the Report by the Inspector of Transport Security on the Offshore Oil and Gas Resources Sector Security Inquiry*; далее – *Ответ 2013 г.*)[166]. Как было отмечено в *Ответе 2013 г.*, рекомендация по введению рассмотренной выше трехступенчатой системы требует дальнейшего рассмотрения.

Законодательную базу установления зон безопасности вокруг стационарных конструкций в море составляют Закон о морях и затопляемых при приливе землях 1973 г. (англ. *Seas and Submerged Lands Act*; далее – *Закон 1973 г.*)[167], Закон о морских установках 1987 г. (англ. *Sea Installations Act*, далее – *Закон 1987 г.*)[168], *Закон 2003 г.*[169] и *Закон 2006 г.*[170]

Приложение действующего *Закона 1973 г.* «Части II, V и VI Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.» цитирует соответствующую статью и тем

---

[166] Australian Government response to the Report by the Inspector of Transport Security on the Offshore Oil and Gas Resources Sector Security Inquiry, May 2013.
URL: https://www.homeaffairs.gov.au/transport-security/files/government-response-inspectors-report.pdf (дата обращения: 10 января 2020 г.)

[167]URL: https://www.legislation.gov.au/Details/C2008C00399 (дата обращения: 10 января 2020 г.)

[168]URL: https://www.legislation.gov.au/Details/C2018C00044 (дата обращения: 10 января 2020 г.)

[169]URL: https://www.legislation.gov.au/Details/F2018C00894 (дата обращения: 10 января 2020 г.)

[170]URL: https://www.legislation.gov.au/Details/C2017C00051 (дата обращения: 10 января 2020 г.)

самым устанавливает пространственные пределы зоны безопасности, ограничивая ее 500 метрами, отмеряемыми от каждой точки внешнего края установки.

Кроме того, протяженность зоны безопасности вокруг установок на австралийском континентальном шельфе установлена *Законом 1987 г.*, согласно которому в целях обеспечения безопасности морской конструкции (уже установленной или находящейся в процессе установления) Министр соответствующим образом опубликовывает уведомление (статья 57 (1)) с указанием, среди прочего, границ зоны безопасности, протяженность которой может составлять до 500 метров от каждого внешнего края установки (статья 57 (2)).

В соответствии со статьей 113А *Закона 2003 г.* предусмотрена возможность установления одной или нескольких морских зон безопасности (англ. *offshore security zones*) вокруг морских установок.

Статьей 614 *Закона 2006 г.* установлены следующие виды охранных зон: зона безопасности (англ. *safety zone*) и зона, которую следует избегать (англ. *area to be avoided*).

При этом согласно той же статье под зоной безопасности понимается нефтяная зона безопасности (англ. *petroleum safety zone*), установленная в целях статьи 616 настоящего закона, или зона безопасности парникового газа (англ. *greenhouse gas safety zone*), установленная в целях статьи 617. В соответствии со статьями 616 (2) и 617 (2) *Закона 2006 г.* протяженность обоих видов зон безопасности составляет не более 500 метров вокруг установки и измеряется, аналогично применимым конвенциям, от каждой точки внешнего края.

Правовой режим зоны, которую следует избегать установлен статьями 618 и 619 *Закона 2006 г.* и регулирует получение допуска на вход в зону; определение действий, квалифицирующих нарушение режима зоны; ответственность за ее нарушение.

США. Законодательство США предусматривает несколько видов зон безопасности: *«security zone»* и *«safety zone»*. Первая – это зона безопасности, которую устанавливает Командующий округом Береговой охраны США (англ. *District Commander*)[171] вокруг судна, перевозящего особо опасные грузы, когда такое судно находится во внутренних водах или в территориальном море США (§ 70131 (2) *Кодекса законов США*). Что касается второго вида зоны безопасности – *safety zone* – законодательство США не раскрывает данный термин. Исследовав применимые источники, автор настоящего диссертационного исследования пришел к выводу, то под зоной безопасности, как *safety zone,* понимается зона, устанавливаемая Командующим округом Береговой охраны США, вокруг стационарных и подвижных установок на континентальном шельфе США в целях обеспечения безопасности данных объектов.

Национальный правовой режим зон безопасности регулируется *Законом о шельфе 1953 г.*) и Разделом 33, Подраздел «Деятельность на внешнем континентальном шельфе», §147 «Зоны безопасности» Свода федеральных нормативных правил США (далее – §147 *СФНП США*).

Согласно *Закону 1953 г.,* вопросы управления и обеспечения безопасности на внешнем континентальном шельфе входят в компетенцию Береговой охраны США, которая также может принимать соответствующие нормативные акты (§ 1347-1348 *Кодекса США*).

В соответствии с *§147 СФНП США* зоны безопасности могут быть установлены вокруг сооружений на внешнем континентальном шельфе с целью обеспечения безопасности жизни на таких установках, а также охраны находящегося на них имущества. §147.15 *СФНП США* устанавливает максимальную ширину зоны безопасности – 500 метров *без* возможности увеличения ее протяжённости. Такой предел объясняется тем, что в отношении США действует статья 5 (3) *Конвенции о шельфе 1958 г.,* которая

[171] Командующий округом – должностное лицо, которое командует конкретным округом Береговой охраны (§ 147.1 Свода федеральных нормативных правил).

не предусматривает возможность увеличения протяженности зоны безопасности, как это зафиксировано в статье 60(5) *Конвенции 1982 г.* – универсальном договоре, так и не ратифицированном Соединенными Штатами.

Одной из особенностей американского режима зон безопасности является возможность ее установления вокруг строящейся установки (англ. *facility being constructed*) (§147.1 *СФНП США*), что представляется законодателю необходимым в целях обеспечения безопасности строящегося объекта, задействованных в строительстве лиц, проходящих мимо судов и находящихся на них людей, а также охраны окружающей среды. Следует отметить, что ни в *Конвенции о шельфе 1958 г.*, действующей для Соединенных Штатов, ни в *Конвенции 1982 г.* не предусмотрено установление зон безопасности вокруг строящихся конструкций (хотя, как было отмечено, аналогичное положение присутствует и в британском законодательстве).

Начало действия зоны безопасности зависит от процедуры, которая была выбрана для установления зоны безопасности: 1) нормотворчество с соблюдением процедуры общественной консультации (англ. *public rulemaking*) и 2) нормотворчество без соблюдения процедуры общественной консультации. В первом случае зона безопасности устанавливается после того, как в Федеральный реестр (англ. *Federal Registry*) будет направлено соответствующее уведомление (англ. *notice of proposed rulemaking*) с возможностью заинтересованных сторон направить комментарии по данному вопросу (§147.10(b) *СФНП США*). После рассмотрения всех вопросов Береговая охрана принимает акт (англ. *rule*) об установлении зоны безопасности. Суть второй процедуры – нормотворчество без соблюдения процедуры общественной консультации – заключается в ускоренном порядке установления зоны безопасности, если ввиду наличия определенных обстоятельств нет возможности прибегнуть к первой процедуре и пройти все необходимые стадии (получение комментариев и пр.)

Решение об установлении зоны безопасности принимает Командующий округом Береговой охраны, если сочтет, что имеет место быть непосредственная угроза безопасности жизни людей или собственности, находящихся на морской установке; угроза составным частям установки и обслуживающим ее судам, а также прилегающим к ней водам (§ 147.10 (c) *СФНП США*). Правила о зоне безопасности, согласно регулирующему акту, вступают в силу с момента опубликования акта в Федеральном реестре (§ 147.10 (c) *СФНП США*). Если же принимается акт без соблюдения процедуры общественной консультации, то решение Командующего округом об установлении зоны безопасности вступает в силу незамедлительно, однако затем следует обязательная и своевременная публикация акта в Федеральном реестре (§ 147.10 (c) *СФНП США*).

В качестве примеров автором настоящего диссертационного исследования были рассмотрены следующие акты[172] Береговой охраны об установлении зон безопасности вокруг следующих объектов:

1. Плавучая установка для добычи нефти Appomattox (Shell) – на континентальном шельфе в Мексиканском заливе от 8 мая 2018 г.[173];
2. Платформа с натяжной опорой Stampede (HESS) – на континентальном шельфе в Мексиканском заливе от 8 сентября 2017 г.[174];
3. Платформа Titan (Bennu)– на континентальном шельфе в Мексиканском заливе от 18 ноября 2015 г. [175];

---

[172] Были выбраны самые последние акты об установлении зоны безопасности. Для сравнения режима зон безопасности в различных географических районах, целесообразно было бы рассмотреть и сравнить зоны безопасности, установленные в Мексиканском заливе и в Арктике.

[173]URL: https://www.federalregister.gov/documents/2018/05/08/2018-09789/safety-zone-appomattox-fps-mississippi-canyon-437-outer-continental-shelf-on-the-gulf-of-mexico (дата обращения: 10 января 2020 г.)

[174]URL: https://www.federalregister.gov/documents/2017/08/09/2017-16685/safety-zone-stampede-tlp-green-canyon-468-outer-continental-shelf-on-the-gulf-of-mexico (дата обращения: 10 января 2020 г.)

[175]URL: https://www.federalregister.gov/documents/2015/11/18/2015-29448/safety-zone-titan-spar-mississippi-canyon-941-outer-continental-shelf-on-the-gulf-of-mexico (дата обращения: 10 января 2020 г.)

4. Буровое судно NOBLE DISCOVERER (Shell) – на континентальном шельфе в Чукотском море от 10 августа 2015 г.[176];
5. Буровая установка POLAR PIONEER (Shell)– на континентальном шельфе в Чукотском море от 14 июля 2015 г.[177];
6. Подвижная морская буровая установка KULLUK (Shell) – на континентальном шельфе в море Бофорта от 2 июля 2012 г.[178].

Анализ перечисленных актов позволяет отметить следующее.

Во-первых, в США зоны безопасности вокруг нефтегазовой установки могут быть *временными*, то есть они установлены на конкретный промежуток времени (акты о «POLAR PIONEER» и «NOBLE DISCOVERER» – с 00:01 1 июля 2015 г. до 23:59 31 октября 2015 г.; о «KULLUK» – с 1 июля по 1 декабря 2012 г., если Командующий округом не примет решение о прекращении действия данных зон безопасности раньше срока), а могут быть и *постоянными* (акты о «Appomattox», «Stampede», «Titan»).

Во-вторых, больше всего комментариев об изменении протяженности зон безопасности поступает в отношении зон, установленных в Арктике. В отношении установления зон безопасности вокруг установок, находящихся в Мексиканском заливе, комментариев либо не было (акты о «Appomattox», «Titan»), либо комментарии сведены к направлению в соответствующий округ Береговой охраны просьб об уточнении координат границ зоны безопасности (акт о «Stampede»).

А именно, в отношении установления зон безопасности вокруг «POLAR PIONEER» и «NOBLE DISCOVERER» было подано по одному комментарию о том, что «установленная зона безопасности больше, чем

---

[176]URL: https://www.federalregister.gov/documents/2015/08/10/2015-19367/safety-zone-noble-discoverer-outer-continental-shelf-drillship-chukchi-sea-ak (дата обращения: 10 января 2020 г.)

[177]URL: https://www.federalregister.gov/documents/2015/07/14/2015-17129/safety-zone-polar-pioneer-outer-continental-shelf-drill-unit-chukchi-sea-alaska (дата обращения: 10 января 2020 г.)

[178]URL: https://www.federalregister.gov/documents/2012/07/02/2012-16116/safety-zone-kulluk-outer-continental-shelf-mobile-offshore-drilling-unit-modu-beaufort-sea-ak (дата обращения: 10 января 2020 г.)

необходимо». Отмечая необходимость осуществления рыболовства, было предложено установить зону безопасности шириной 50 метров (расстояние, на которое нельзя приближаться к установке) и на 250 метров зоны «Не создавать волнения!» (англ. *no-wake zone*)[179]. Береговая охрана в ответ на этот комментарий отметила, что «зона безопасности устанавливается для охраны судов, входящих в эту зону, а не для защиты бурового судна; и, учитывая размер бурового судна и осуществляемую им деятельность, 500 метров – разумная протяженность зоны безопасности». В отношении установки KULLUK было предложено увеличить протяженность зоны безопасности до 1500 метров, в чем Береговая охрана отказала, ссылаясь на законодательно установленный допустимый предел протяженности зоны безопасности (§147.15 *СФНП США*).

В-третьих, хотя в некоторых актах речь идет о подвижных объектах, установление зон вокруг них возможно только в период, пока они стоят на якоре и осуществляют деятельность.

Дания. Статья 3 *Закона о континентальном шельфе 2005 г.* говорит о применении датского законодательства к установкам на континентальном шельфе и в пределах зон безопасности, установленных вокруг таких установок.

Согласно статье 4 Министр транспорта и энергетики может принимать правила об установлении зон безопасности вокруг морских установок, используемых для разведки и разработки природных ресурсов. Протяженность таких зон безопасности не может превышать 500 метров вокруг установок, отмеряемой от каждой точки внешнего края такой установки (положение, повторяющее статьи 60 (5) *Конвенции 1982 г.*)

Также следует рассмотреть правовой режим зон безопасности, устанавливаемых в пределах континентального шельфа Гренландии – острова, находящегося в составе Королевства Дания, но обладающего

[179] Знак установлен на тех участках водного пути, где запрещено создавать волнение; в районе этих знаков судно должно сбавить ход.

автономией ввиду принятого в 2009 г. *Закона о самоуправлении Гренландии*. Отдельный от датского правовой режим зон безопасности на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне Гренландии установлен отдельными актами острова, что примечательно, так как что именно благодаря ему Данию относят к арктическим прибрежным государствам. Все полномочия, осуществляемые Министром транспорта и энергетики Дании в соответствии с Законом, осуществляются соответствующим министром Гренландии (статья 6).

Закон Гренландии о минеральных ресурсах 2009 г. применяется к зонам безопасности вокруг морских установок (статья 14 (1)). Протяженность зоны безопасности составляет 500 метров вокруг таких установок и отмеряется от каждого внешнего края установки. Кроме того, по вертикали «протяженность зоны безопасности отмеряется от морского дна и не превышает 500 метров от верхней точки установки (статья 14 (4)). При этом правительство Гренландии может принять решение об отклонении от положений, касающихся протяженности зоны безопасности, установленных в соответствии с настоящим Законом. Из этого следует вывод о возможном увеличении протяженности зоны безопасности за пределы 500 метров по решению правительства или соответствующего министерства. Согласно статье 14 (6), в случае опасности или аварийной ситуации, которые могут повлечь за собой причинение вреда здоровью, загрязнение окружающей среды, серьезный ущерб имуществу или приостановку деятельности на установке, правительство Гренландии может увеличить протяженность существующей зоны безопасности или установить *иные* зоны, пока это будет необходимо для предотвращения, избежания или уменьшения последствий. Тем не менее, какие именно зоны являются «*иными»* не установлено.

Также гренландский режим зон безопасности регулируется *Приказом министра энергетики № 657 «О зонах безопасности и зонах для соблюдения порядка и предотвращения опасности» 1985 г*. (далее – *Приказ 1985 г.*),

закрепляющим общие положения о режиме зон безопасности в Дании, например, установление 500 метровой ширины зоны безопасности (пункт 3).

Выводы. Проведенный сравнительно-правовой анализ норм международного права и национального законодательства в части установления зон безопасности вокруг морских установок позволяет сделать следующие выводы:

1. Конвенционные положения не регулируют вопрос действия зон безопасности по времени, из-за чего представляется невозможным определить конкретный «момент», когда должна быть установлена зона безопасности и когда она прекращает свое действие. Отсюда следует неоднозначная практика прибрежных государств по установлению зон безопасности (до начала работ по сооружению конструкции, с момента начала таких работ, когда конструкция была установлена) и прекращению их действия (с момента вывода объекта из эксплуатации, частичного или полного удаления установки, постоянное действие зоны безопасности даже в случае полного удаления установки). Между тем, отсутствие конвенционных норм по данному вопросу не является запретом установления зон безопасности, например, преждевременно – до расположения самой установки.

2. Нормы законодательства Российской Федерации, регулирующие вопрос обеспечения безопасности морских установок, требуют дальнейшей разработки. Представляется целесообразным учесть опыт Австралии и установления трехступенчатой системы охранных зон в морских пространствах Российской Федерации, учитывая при этом, что обязательному соблюдению неавторизованными лицами подлежит только режим 500-метровых зон безопасности, предусмотренных действующим междарным правом. Иные виды охранных зон не создают обязательства для входящих в них судов и устанавливаются, скорее, как дополнительные меры предупреждения о расположении установки.

3. *Конвенция о шельфе 1958 г.* и *Конвенция 1982 г.* не предусматривают, но и не запрещают установление зон безопасности в воздушном пространстве *над* стационарными конструкциями в море. Отсутствие, помимо этого, стандартов ИКАО, которые бы регулировали данный вопрос, свидетельствует о необходимости разработки урегулирования данного вопроса.

4. Проанализировав применимые правовые источники и источники международно-правового характера, автор настоящего диссертационного исследования отмечает необходимость внесения изменения в Резолюцию ИМО А.671 (16) «*Зоны безопасности и безопасность мореплавания вокруг морских установок и сооружении*», а именно урегулировать вопросы установления зон безопасности в пространстве и во времени. При рассмотрении вопроса об уточнении установления зоны безопасности во времени, автор представляет целесообразным обратиться к опыту Норвегии. Основным преимуществом подхода норвежского законодателя является описанное в *Инструкциях к Рамочным положениям 2010 г.* подробное определение «момента» действия зоны безопасности в зависимости от вида установки, что также может быть воспринято как позитивный правовой опыт для учета российским законодателем.

5. В ходе исследования предложений государств по изменению границ зон безопасности за пределы 500 метров автором установлено: несмотря на обоснованность приведенных в предложениях аргументов, такая необходимость отсутствует ввиду ряда причин. Во-первых, внесение таких правок в *Конвенцию 1982 г.* маловероятно, так как статья 313 предусматривает принятие поправок консенсусом, а достижение такового, учитывая различные мнения по рассматриваемому вопросу, представляется невозможным. Во-вторых, «увеличенные» зоны безопасности могут рассматриваться как препятствие осуществления свободы судоходства и, таким образом, будут исключать для судоходства значительные по протяженности участки морских путей; особенно это касается морских

пространств Северного Ледовитого океана, свобода судоходства в которых уже в некоторой мере ограничена климатическими условиями. В-третьих, увеличение протяженности зон безопасности не разрешает вопрос об отсутствии в международном праве норм ответственности за их нарушение.

§3 Правовой режим доступа физических лиц к искусственным островам, установкам и сооружениям

Ни *Конвенция о шельфе 1958 г.*, ни *Конвенция 1982 г.* не регулируют вопросы, связанные с доступом физических лиц на искусственные острова, установки и сооружения и в зону безопасности, установленную вокруг таковых. Статья 5 (3) *Конвенции о шельфе 1958 г.* закрепляет за всеми судами «обязательство соблюдать зоны безопасности». По своей сути формулировка, используемая в статье 60 (6) *Конвенции 1982 г.* («все суда должны уважать зоны безопасности…»), является более «мягкой». В то время как *Конвенция о шельфе 1958 г.* прямо налагает на все суда обязанность по соблюдению установленных зон безопасности, *Конвенция 1982 г.* говорит об уважении таких зон, из чего можно заключить, что прямая обязанность их соблюдать отсутствует.

Таким образом, в современном международном праве не предусмотрены обязательные нормы, которые устанавливали бы 1) порядок допуска судов и физических лиц на искусственные острова, установки и сооружения; 2) меры, применяемые государством в случае неразрешенного входа в зону безопасности; 3) ответственность физических лиц за нарушение правил допуска в зону безопасности. Некоторые вопросы, связанные с обеспечением безопасности морских конструкций и допуска на них и в их зоны безопасности, регулируются *Резолюцией ИМО о зонах безопасности 1989 г.* – нормами мягкого права, не являющимися обязательными для государств-членов ИМО.

Так как в соответствии с нормами международного права прибрежное государство вправе устанавливать в зонах безопасности свои правила для обеспечения безопасности, предполагается целесообразным рассмотреть национальное законодательство ряда прибрежных государств, раскрывая следующие вопросы: 1) процедура допуска в зону безопасности и на морские

стационарные конструкции (проведение аналогий и различий между национальными правовыми режимами и их соответствие международному праву); 2) выявление мер, которые могут быть применимы к судну-нарушителю, его капитану и экипажу; 3) привлечение физических лиц, нарушивших режим пятисотметровой зоны безопасности, к ответственности по национальному законодательству прибрежного государства.

Российская Федерация. При определении норм, применимых к искусственным островам, установкам и сооружениям на российском континентальном шельфе в том, что касается получения допуска на вход в зону безопасности и нахождение в ней, в первую очередь необходимо определить, к какому типу объектов следует относить данные конструкции согласно законодательству РФ.

Так как наиболее часто встречающимся видом искусственного острова, установки или сооружения являются объекты, созданные в целях разведки и разработки углеводородных ресурсов, стоит вопрос, как квалифицировать по российскому законодательству нефтяные платформы и буровые установки. В соответствии с действующими нормами законодательства России такие объекты могут быть юридически квалифицированы либо как 1) транспортное средство (а именно – объект транспортной инфраструктуры), в соответствии *Федеральным законом от 9 февраля 2007 г № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»*; или 2) технологический комплекс, сооруженный в целях добычи углеводородного сырья, его первичной обработки и хранения, сбора и хранения отходов, места для работы и отдыха персонала, в смысле статей Федерального закона от 21 июля 2011 г. № 256-ФЗ «О безопасности объектов топливно-энергетического комплекса» (далее – *ФЗ «О безопасности» 2011 г.*)

ФЗ о шельфе 1995 г. только кратко упоминает транспортную безопасность, не раскрывая, что именно в нее входит.[180] В иных нормативных правовых актах в данной области (приказы Минтранса России, постановления Правительства РФ) отсутствуют нормы об обеспечении безопасности искусственных островов, установок и сооружений, в частности морских платформ, расположенных на континентальном шельфе.

Отдельный интерес представляет Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 13 октября 2010 г. № 21 «О применении положений главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. и Международного кодекса по охране судов и портовых средств в отношении стационарных и плавучих платформ, морских передвижных буровых установок, которые находятся на месте разработки континентального шельфа Российской Федерации» (далее – *Приказ Минтранса России 2010 г.*). Данным приказом было установлено, что «в отношении стационарных платформ, осуществляющих взаимодействие с судами, совершающими международные рейсы, применяются положения *СОЛАС* и Международного кодекса по охране судов и портовых средств (далее – *Кодекс ОСПС*), относящиеся к портовым средствам, обслуживающим суда, совершающие международные рейсы».[181]

Из данного положения вытекает вопрос, насколько правильно юридически приравнивать статус стационарной платформы на континентальном шельфе к статусу портового средства.

Термин «портовые средства» не определен ни в *СОЛАС*, ни в *Кодексе ОСПС*. Более того, ничего не говорится о применении *Кодекса ОСПС* к

---

[180]«Условия проведения буровых работ включают в себя данные о мерах по обеспечению безопасности судоходства, транспортной безопасности при проведении буровых работ и в районе их проведения» (п. 4 ст. 9 ФЗ «О континентальном шельфе» 1995 г.)

[181] Пункт (2) Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 13 октября 2010 г. № 21 «О применении положений главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. и Международного кодекса по охране судов и портовых средств в отношении стационарных и плавучих платформ, морских передвижных буровых установок, которые находятся на месте разработки континентального шельфа Российской Федерации».

морским пространствам за пределами территориального моря, к которому, исходя из положений документа, последний и применяется. Это также подтверждается *Конвенцией 1982 г.*, в статье 11 которой говорится о постоянных портовых сооружениях, от которых могут быть проведены исходные линии для определения территориального моря.

В данном отношении можно говорить, что термины «портовые средства» (англ. *port facilities*) и «портовые сооружения» (англ. *harbor works*) синонимичны. Термин «портовые сооружения» (англ. *harbor works*) определен Секретариатом ООН как «постоянные конструкции, которые сооружены человеком и располагаются вдоль побережья, являясь тем самым частью портовой системы, например: насыпи, молы, причалы и иные портовые устройства, прибрежные терминалы, пристани, волнорезы, морские дамбы и т.д.» [182] В том же издании Секретариата указано, что при определении термина «средства» (англ. *facilities*) / «порты» (англ. *ports*) следует обращаться к определению термина «портовые сооружения», следовательно, термины «портовые средства» и «портовые сооружения» взаимозаменяемы.

Исходя из этого, очевидно, что приравнивание установок на континентальном шельфе, не являющемся морской территорией государства, к портовым средствам/сооружениям, которые ввиду своего назначения находятся исключительно во внутренних морских водах или в территориальном море, является юридически неправильным и противоречит положениям современного международного морского права.

Более того, в *Кодексе ОСПС* указано, что «Договаривающимся правительствам следует продумать введение надлежащих мер охраны для стационарных, плавучих платформ и морских передвижных буровых установок, находящихся на месте разработки, чтобы сделать возможным их взаимодействие с судами, которые должны отвечать положениям главы XI-

[182] UN Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea. Baselines: An Examination of the Relevant Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea, Appendix I (Glossary of Technical Terms). UN Sales No. E.88.V.5. – 1989. – P. 56.

2 и части А данного Кодекса». Придание стационарным платформам статус портовых средств не решает данную проблему.

Также пункт 3.1 *Кодекса ОСПС* четко говорит о его применении к морским передвижным буровым установкам. В пункте 1 *Приказа Минтранса России 2010 г.* установлено, что такие морские передвижные буровые установки следует рассматривать как суда в целях *СОЛАС* и *Кодекса ОСПС*. Данное положение также противоречит рассматриваемым документам, так как в них уже прямо предусмотрено применение положений отдельно к передвижным установкам и отдельно к судам. Сам *Кодекс ОСПС* разграничивает правовой статус данных объектов, на что не было обращено внимание в *Приказе Минтранса России 2010 г.*

Исходя из вышеуказанного, следует, что *Приказ Минтранса России 2010 г.* противоречит действующим нормам международного морского права.

Принятым *Федеральным законом от 3 февраля 2014 г. № 15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности»* искусственные острова, установки и сооружения, расположенные на континентальном шельфе РФ, относятся к объектам транспортной инфраструктуры. Из этого можно заключить, что на искусственные острова, установки и сооружения будут распространяться положения иных нормативных-правовых актов, регулирующих вопросы обеспечения транспортной безопасности. Следовательно, основным законодательным актом, который регулирует вопросы обеспечения безопасности, является *ФЗ «О безопасности» 2011 г.*

ФЗ «О безопасности» 2011 г. определяет термин «акт незаконного вмешательства» как «противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт или покушение на его совершение, угрожающее безопасному функционированию объекта топливно-энергетического комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей,

повреждение или уничтожение имущества либо создавшее угрозу наступления таких последствий».[183]

Тем не менее представляется юридически неверным относить к транспортной инфраструктуре, например, искусственные острова, которые будут сооружены для строительства гостиничных комплексов, либо стационарные буровые установки, используемые для добычи нефти и газа. Отнесение подвижных морских установок к объектам транспортной структуры, наоборот, разумно, поскольку они способы самостоятельно менять свое местоположение.

На федеральном уровне за обеспечением безопасности объектов топливно-энергетического комплекса (федеральный государственный контроль) следит Федеральная служба войск национальной гвардии РФ и ее соответствующие территориальные органы.[184]

Информация о создании искусственных островов, установок и сооружений и об установленных вокруг них зонах безопасности, а также о мерах, применимых в целях обеспечения безопасности данных конструкций, регулярно публикуется в «Извещениях мореплавателям». Кроме того, оповещение мореплавателей об изменениях навигационной обстановки, о введенных навигационных ограничениях и о режиме плавания в океанах, морях и на внутренних водных путях осуществляется с помощью навигационных предупреждений НАВАРЕА (районное навигационное предупреждение государства, «ответственного» за конкретный район; англ. Navigation Area) и ПРИП (прибрежные предупреждения).[185]

Отдельный вопрос касается отсутствия законодательного регулирования доступа лиц в зону безопасности вокруг подводной морской

---

[183] Статья 2.

[184] Пункт 2 (9) Положения о Федеральной службе войск национальной гвардии Российской Федерации, утвержденного Указом Президента Российской Федерации «О Федеральной службе войск национальной гвардии Российской Федерации» от 30 сентября 2016 г. № 510.

[185] Положение «О навигационной информации» от 16 декабря 1999 г. Главное управление навигации и океанографии Министерства обороны Российской Федерации.

конструкции, которая, как было отмечено ранее, по российскому законодательству квалифицируется как искусственный остров, установка и сооружение.

Как показывает практика, для вхождения в зону безопасности, установленную вокруг морского стационарного сооружения, и нахождения в ее пределах, необходимо получить соответствующее разрешение у оператора установки, которое обычно является юридическим лицом – собственником установки. Разрешение запрашивается по специальному каналу у уполномоченного лица, находящегося на сооружении, что позволяет своевременно отреагировать на запрос, а также потребовать у судна покинуть зону безопасности в случае необходимости.

В случае с подводными установками, в частности, применительно к ПДК ПАО «Газпром» на Киринском газоконденсатном, реализация требований *ФЗ о шельфе 1995 г.* и соответствующих приказов Минтранса России становится проблематичной. В первую очередь это обусловлено техническими характеристиками самого месторождения – подводный добычной комплекс подразумевает отсутствие каких-либо сооружений, находящихся на поверхности воды. Следовательно, на самом месторождении не присутствует должностное лицо, отвечающее за допуск судов в зону безопасности установки; диспетчеризация (управление) подводной установкой, в таком случае, будет осуществляться с берега или с дежурного судна, находящегося в акватории.

В связи с этим возникает ряд вопросов: как обеспечить контроль за нарушениями зоны безопасности; каковы возможные меры ответственности, применимые к нарушителям зоны безопасности; возможно ли осуществление контроля за зоной безопасности не только оператором месторождения, но и соответствующими правоохранительными органами.

Австралия. В рассмотренном выше *Докладе 2012 г.* отмечаются случаи нарушений 500-метровой зоны безопасности, за которые в большинстве случаев к ответственности никто не был привлечен.

Также, как было показано в предыдущей главе, в Австралии устанавливаются нефтяные зоны безопасности в соответствии с *Законом 2006 г.* (статья 616) и зоны, которые следует избегать, согласно Приложению 2 к *Закону 2006 г*.

Уполномоченным органом, который следит за выполнением положений *Закона 2006 г.,* является Национальное ведомство по безопасности нефтяных объектов и управлению окружающей средой (англ. *National Offshore Petroleum Safety and Environmental Management Authority*; далее также – *Ведомство по безопасности*).[186]Согласно статье 616 *Закона 2006 г.* на данное ведомство возложена функция по выдаче письменных документов, удостоверяющих допуск судна в нефтяную зону безопасности. Для защиты нефтяного месторождения, установки или любого оборудования (англ. *a well, a structure, or any equipment*) в морских пространствах (англ. *offshore area*) *Ведомство по безопасности* вправе, опубликовав соответствующее уведомление (англ. *notice*) в официальном источнике[187], установить запрет на вход в зону безопасности и нахождение в ее пределах: 1) всем судам; 2) всем судам кроме специально упомянутых судов (англ. *other than specified vessels*); 3) всем судам кроме судов, включенных в определенные классы (англ. *included in specified classes of vessels*).

Под таким запретом понимается «запрет входить в нефтяную зону безопасности или находиться в ее пределах в отсутствие письменного согласия *Ведомства по безопасности»*.

Судно подпадает под исключение из общего запрета *Ведомства по безопасности*, если судно:

- указано в уведомлении, которым установлена зона безопасности;
- судно включено в класс судов, указанных в уведомлении, которым установлена зона безопасности;

---

[186] Официальный сайт NOPSEMA, раздел «PETROLEUM SAFETY ZONES».
URL: https://www.nopsema.gov.au/safety/petroleum-safety-zones/ (дата обращения: 29 марта 2020 г.)

[187] Официальным источником является Gazette (согласно разделу 6.6 Закона 2006 г)

- обладает письменным согласием *Ведомства по безопасности*.

Так как определение «соответствующих судов» в *Законе 2006 г.* очень обширно и может вызывать некоторые сложности в части толкования, *Ведомство по безопасности* выпустило «Руководство по нефтяным зонам безопасности и зонам, которые следует избегать» (англ. *Guidance Note: Petroleum Safety Zones and the Area To Be Avoided*)[188]. В этом документе детально раскрыт алгоритм, как определить, что конкретному судну необходимо получить разрешение для вхождения в зону, которую следует избегать, или нахождения в ней.

США. Законодательство США содержит лишь общие положения запрета нахождения внутри зоны безопасности посторонних лиц и судов. Проведенный анализ актов об установлении зон безопасности, которые были рассмотрены ранее, позволяет составить общую картину механизма получения разрешения на вход в зону безопасности.

Отдельный вопрос составляет порядок входа в зону безопасности с целью проведения протестов (в российском праве это не предусмотрено). Это является особенно актуальным ввиду участившихся случаев высадки активистов Гринпис на нефтяные установки (в частности, в Арктике) и громкого дела «Arctic Sunrise»– вопросы, которые будут рассмотрены автором настоящего диссертационного исследования в 5 главе.

В данном контексте указанные выше правовые акты США об установлении зон безопасности предусматривают следующее.

Практически во всех актах есть пункт о «протестах» (англ. *protest activities*), где говорится, что «Береговая охрана США уважает права в соответствии с первой поправкой к Конституции, а лица, намеревающиеся провести протесты, должны связаться с уполномоченным лицом для организации протестов так, чтобы это не ставило под угрозу безопасность установки, находящихся на ней лиц и судов в пределах зоны безопасности».

---

[188] Guidance Note: Petroleum Safety Zones and the Area to Be Avoided – October 2016. URL: https://www.nopsema.gov.au/assets/Guidance-notes/A494246.pdf (дата обращения: 29 марта 2020 г.)

В некоторых актах (POLAR PIONEER, KULLUK, NOBLE DISCOVERER) закреплено, что «все лица, которые собираются проводить законные демонстрации (англ. *lawful demonstrations*) вблизи установки, должны проводить такие демонстрации за пределами зоны безопасности» (англ. *For any group or individual intending to conduct lawful demonstrations in the vicinity of the__ (POLAR PIONEER, KULLUK, NOBLE DISCOVERER) __, these demonstrations must be conducted outside the safety zone*).

Однако американский законодатель в данном отношении не уточняет, как соотносятся между собой термины «демонстрация» (англ. *demonstration*) и «протест» (англ. *protest activity*), проводимые в море. Это важно, учитывая, что пункт «протесты» не запрещает проведение таких действий в пределах зоны безопасности, он лишь указывает на необходимость координации таких действий с уполномоченным лицом, чтобы такой протест был организован должным образом и не ставил под угрозу безопасность установки, судов и находящихся на них лиц. Демонстрации же запрещается проводить в пределах зоны безопасности. Также следует отметить, что положения о протестах содержатся во всех рассмотренных актах, а положения о демонстрациях есть только в актах об установлении зон безопасности в Арктике (POLAR PIONEER, KULLUK, NOBLE DISCOVERER).

Норвегия. Согласно *Закону о нефтяной деятельности 1996 г.* в пределах зоны безопасности не могут находиться не получившие соответствующего разрешения суда, суда на воздушной подушке, воздушные суда, рыболовные суда (Раздел 9-4). Компетентное министерство может принимать акты, необходимые для обеспечения безопасного доступа на установки. Сам *Закон 1996 г.* и *Рамочные положения 2010 г*. не регулируют процесс получения допуска на пересечение зон безопасности и нахождение в их пределах. Соответственно, указанные источники устанавливают лишь общие положения касательно запрета на вход в установленные зоны безопасности и закрепляют допустимые действия, которые может и должен принимать оператор установки.

В *Законе 1996 г., Рамочных положениях 2010 г.* и *Инструкциях* к ним используются термины «не имеющее допуск судно» (англ. *unauthorized vessel*), «судно-нарушитель» (англ. *intruding vessel*), «объект-нарушитель» (англ. *intruding object*). Однако данные дефиниции не раскрыты. Из текста указанных источников следует, что под «не имеющим допуска судном» понимается морское транспортное средство, которое не вправе входить в зону безопасности и находиться в ее пределах, если на то не было получено разрешение со стороны или оператора установки, или Министерства труда и социальных вопросов. «Судном-нарушителем» и «объектом-нарушителем», следовательно, являются не имеющие допуска в зону безопасности суда и объекты, которые, тем не менее, пересекли ее границы в отсутствие разрешения.

Дания. Датский *Закон о безопасности на море 2015 г.* устанавливает перечень судов, допускаемых к нахождению в зоне безопасности без получения предварительного разрешения. Могут входить в зону безопасности и оставаться в ее пределах суда:

a. осуществляющие работу по выводу из эксплуатации, инспектированию, проверке, ремонту, техническому поддержанию, изменению, обновлению или удалению подводного кабеля или трубопровода вблизи зоны безопасности или в ее пределах;
b. осуществляющие инспекцию установки в соответствии с разрешением от уполномоченного надзорного органа;
c. оказывающие помощь в спасании;
d. оказавшиеся в зоне безопасности ввиду плохих погодных условий;
e. терпящие бедствие;
f. получившие допуск в зону безопасности от оператора или владельца установки, а также уполномоченного органа.

В соответствии с пунктом 4 (4) *Приказа 1985 г.* рыболовное судно может войти в зону безопасности и заниматься рыболовством, предварительно получив разрешение у министра рыболовства.

Выводы. Проведенное исследование национальных правовых режимов допуска лиц на стационарные морские конструкции, а также зоны безопасности, установленные вокруг таковых, позволили прийти к следующим выводам.

Во-первых, сравнение российского законодательства с применимыми нормами международного права выявило принципиальное противоречие – в части квалификации искусственных островов, установок и сооружений как портовых средств.

Во-вторых, применимое российское законодательство нацелено исключительно на обеспечение «безопасности судоходства» в зонах безопасности, а не на обеспечение безопасности самих стационарных конструкций на российском континентальном шельфе.

Во-третьих, в законодательстве РФ, в отличие от законодательства ряда государств, в частности, Австралии, не столь предметно урегулированы вопросы режима безопасности на искусственных островах, установках и сооружениях, и в зонах, устанавливаемых вокруг них. В этой связи нормы российского законодательства требуют более детальной проработки. Прежде всего это касается законодательной квалификации правонарушений, которые могут быть совершены в зонах безопасности и на самих стационарных конструкциях. Кроме того, необходимо закрепление применимых к нарушителям обеспечительных мер и мер ответственности.

В-четвертых, принимая во внимание, что управление подводным добычным комплексом осуществляет оператор месторождения, целесообразно разработать соответствующие рекомендации и инструкции в форме локальных нормативных актов компании, где была бы урегулирована методология мониторинга оператором зоны безопасности, а также вопросы действий персонала по допуску судов в зоны безопасности, по пресечению нарушений зон безопасности, по взаимодействию с уполномоченными государственными органами и по применению возможных мер реагирования

на такие нарушения. Особое значение при разработке таких документов стоит придать взаимодействию с правоохранительными органами.

В-пятых, необходимо определить на какой федеральный орган исполнительной власти возложена обязанность по контролю соблюдения режима зон безопасности вокруг искусственных сооружений.

Глава 4. Правовые вопросы удаления искусственных островов, установок и сооружений

В настоящее время стационарные конструкции в море расположены в морских пространствах всех континентов, за исключением Антарктиды. Современные искусственные острова, установки и сооружения различаются по размеру, виду, сроку эксплуатации, который обычно составляет 30 лет и более. Уникальность каждого отдельного сооружения и окружающей морской среды, в которой оно находится, привели к необходимости урегулирования процесса удаления морских установок и сооружений, так как до недавнего времени прибрежные государства не ставили перед собой такой вопрос.

Однако стремительное развитие технологий и открывающиеся возможности сооружения стационарных конструкций в морских пространствах все дальше от берега в пределах исключительной экономической зоны и континентального шельфа обусловили необходимость уточнения режима покинутых или выведенных из эксплуатации установок. В первую очередь это, конечно же, связано с осуществлением прав государств на свободу судоходства, безопасностью судоходства и вопросами защиты морской среды.

Как показывает практика государств, а также применимые источники международного права и национальное законодательство, удаление установки – это длительный процесс, который включает в себя прекращение всех работ, закрытие скважины, обеспечение безопасности платформы для ее последующего удаления, демонтажа или перемещения.[189] Сегодня

[189] *Fam M.L., Konovessis D., Ong L.S., Tan H.K.* A Review of Offshore Decommissioning Regulations in Five Countries – Strength and Weakness. – Ocean Engineering. – Vol. 160. – 2018. – P. 246.

существует множество способов удаления стационарных конструкций в море. Установки могут быть использованы в новых целях; демонтированы целиком или частично вблизи берега или вдали от него; покинуты; сброшены в глубоководные районы; использованы в качестве искусственных рифов. До сих пор остается вопрос, какой именно способ является приемлемым при удалении стационарных конструкций в море, особенно установок, созданных в целях разведки и разработки ресурсов дна и недр континентального шельфа прибрежных государств – нефте- и газодобывающих платформ. Использование взрывчатых веществ для ликвидации установки подверглось многочисленной негативной критике с точки зрения охраны морской среды, ее экосистем, а также безопасности лиц, задействованных во взрыве установок. Демонтаж установок после того, как они были отшвартованы к берегу, сегодня также считается небезопасным ввиду крайне неустойчивых экосистем в прибрежных районах.

Несмотря на то, что некоторые из установок были использованы в качестве искусственных рифов, представителями коммерческого рыболовства была вызвана обеспокоенность, что такие рифы могут помешать рыболовному оборудованию и подвергнуть опасности команду судна.[190] Также есть мнение об опасности удаления стационарных конструкций в море для образовавшихся на них новых экосистем. Глубоководное захоронение установок было негативно воспринято и некоторыми государствами, и активистами природоохранных организаций, поскольку любая установка, оставленная на морском дне, начинает процесс медленного разложения, оказывая тем самым непредвиденное воздействие на морскую среду. Захоронение стационарных конструкций в глубоководных районах может также нарушить свободу рыболовства и свободу судоходства.

---

[190] *Abraham P.D.* Decommissioning of Oil and Gas Facilities off the East Coast of Canada: An Analysis Based on the International Legal Context and Regulatory Decision-Making Theory. – University of Calgary, Alberta. – 2002. – P. 184.

§ 1 Применимые международные договоры

До 50-ых годов XX века в международном морском праве отсутствовали положения, которые регулировали режим объектов, размещенных на континентальном шельфе и выведенных из эксплуатации. Впервые в данном отношении договорно было оформлено обязательство государств полностью убирать (англ. *remove*) покинутые или более не эксплуатируемые сооружения (статья 5 (5) *Конвенции о шельфе 1958 г.*) С предложением о полном удалении выступило Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, аргументируя свою позицию интересами судоходства.[191]

Конвенция 1982 г. предусматривает удаление установок и сооружений в соответствии со статьей 60 (3). При этом, в данной статье не говорится, должно ли удаление конструкций быть полным. Положение той же статьи об обязательном оповещении «о местоположении, размерах и глубине любых установок и сооружений, которые убраны не полностью», что позволяет прийти к выводу о том, что составителями конвенции была предусмотрена возможность частичного удаления сооруженных в море конструкций.

Так, *Конвенция о шельфе 1958 г.* и *Конвенция 1982 г.* накладывают на государств-участников разные обязательства: первая обязывает удалять установки и сооружения целиком, в то время как вторая предусматривает частичное удаление. В зарубежной правовой литературе высказано мнение по вопросу соотношения данных противоречащих друг другу обязательств. Статья 5 (5) *Конвенции о шельфе 1958 г.* может толковаться только в одном смысле: любая морская конструкция должна быть удалена целиком по истечении срока ее эксплуатации.[192] Согласно данному мнению,

---

[191] *Gao Z.* Environmental Regulation of Oil and Gas. – London, Kluwer Law International. – 1998. Цит. по *Abraham P.D.* Decommissioning of Oil and Gas Facilities off the East Coast of Canada: An Analysis Based on the International Legal Context and Regulatory Decision-Making Theory. – University of Calgary, Alberta. – 2002. – P. 83.

[192] *Martin T.* Decommissioning of International Petroleum Facilities Evolving Standards & Key Issues. URL:

обязательство, накладываемое этим договором более строгое по сравнению со статьей 60 (3) *Конвенции 1982 г.*, следовательно, даже если государство-участник подписало последнюю.[193] Однако, следует указать на некорректность данной точки зрения, так как *Конвенция 1982 г.* прямо предусматривает «преимущественную силу в отношениях между государствами-участниками перед Женевскими конвенциями по морскому праву от 29 апреля 1958 г.»[194]

«Dumping» по Конвенции 1982 г. и по Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г.

В 1975 г. в силу вступила подписанная в 1972 г. Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов (далее – *Лондонская конвенция 1972 г.*) Данная конвенция является первым универсальным международным договором, нацеленным на защиту морской среды от загрязнения сбросами отходов и иных материалов.

Термин «*dumping*» в официальных переводах конвенций переводится либо как «захоронение», либо как «сброс». Во-первых, закрепленная в *Конвенции 1982 г.* дефиниция полностью повторяет определение, установленное в *Лондонской конвенции 1972 г.*, которая была подписана еще до начала работы третьей Конференции ООН по морскому праву:

- захоронение – под чем согласно понятийному аппарату, раскрытому в статье 1 *Конвенции 1982 г.*, понимается «любое преднамеренное уничтожение платформ или других искусственно сооруженных в море конструкций»;
- сбросом также считается «любое преднамеренное уничтожение платформ или других искусственно сооруженных в море конструкций» (статья 1 *Лондонской конвенции 1972 г.*).

---

https://pdfs.semanticscholar.org/55d9/2e86d36c3ad3fb9b5d9f07eb85407acc45e4.pdf (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

[193] Ibid.

[194] Статья 311 (1) Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.

Во-вторых, как следует из статьи 237 «Обязательства по другим конвенциям о защите и сохранении морской среды» *Конвенция 1982 г.* не наносит ущерба тем, обязательствам, которые были приняты на себя государствами по ранее заключенным международным договорам, среди которых – *Лондонская конвенция 1972 г.* Следовательно, оба термина имеют одинаковое правовое содержание.

Отдельный интерес в данном отношении представляет следующий вопрос: «можно ли считать «сбросом» покинутую или выведенную из эксплуатации установку, которая не была удалена?»[195]

Вопрос о том, можно ли квалифицировать ли «покидание установки» в качестве «сброса», был рассмотрен в ходе XIII Конференции договаривающихся сторон Лондонской конвенции 1972 г., а также в ходе работы III и IV заседаний Группы юристов-экспертов по сбросу (англ. *Group of Legal Experts on Dumping*). Данная группа пришла к заключению, что покидание морских платформ или их опрокидывание (имеется в виду опрокидывание платформы в прямом смысле – англ. *toppling of platform*) исключительно в целях ликвидации такой установки считается сбросом.[196] Следовательно, вопрос в том, является тот или иной метод удаления установки сбросом, зависит не от самого факта размещения установки в море, а от цели такого размещения. Так, если установка, созданная в целях разведки и разработки дна и недр континентального шельфа, была оставлена для удаления и больше не находится в эксплуатации, считается, что она в целях *Лондонской конвенции 1972 г.* и *Конвенции 1982 г.* размещена в море с целью сброса.[197]

---

[195] См. *Крымская К.В.* Правовые вопросы удаления стационарных конструкций в море. – Горный информационно-аналитический бюллетень: Физико-химическая геотехнология – инновации и тенденции развития. – № 3-1. – 2021. – С. 174-186.

[196] Report of the 13th Consultative Meeting of Contracting Parties to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, ldc 13/15. – 18 December 1990. – P. 40.

[197] *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 – № 29. – Leiden: Brill | Nijhoff. – 2014. – P. 487.

В 1996 г. к *Лондонской конвенции 1972 г*. был принят Протокол (далее – *Протокол 1996 г.*), который по вступлении в силу заменил конвенцию. *Протоколом 1996 г.* было расширено определение сброса, в который также теперь входит «любое оставление или опрокидывание на месте платформ или других искусственно сооруженных в море конструкций с единственной целью преднамеренного удаления» (пункт 4 (1) статья 1).

Основной целью статьи 2 *Протокола 1996 г.* признана защита и охрана морской среды от загрязнения, в то время как ст. II *Лондонской конвенции 1972 г.* говорилось не в целом о защите и охране морской среды от загрязнения, а о необходимости предпринимать соответствующие меры для предотвращения негативных экологических последствий сброса.

Протоколом 1996 г. введен общий запрет на сброс за исключением материалов, которые, согласно Приложению 1, считаются допустимыми для сброса. В соответствии с пунктом 1.4 к допустимым для сброса материалам относятся платформы или другие искусственно сооруженные в море конструкции. Это противоположно *Лондонской конвенции 1972 г.*, которая, наоборот, вводила запрет на сброс определенных отходов и материалов и допускала сброс того, что в «запретительный» перечень включено не было (не запрещено, значит, разрешено).

Следует отметить ошибочность мнения, высказанного в зарубежной правовой литературе о том, что сброс и покидание морских нефтяных установок не подпадает под действие настоящего Протокола[198]. А именно – *Протокол 1996 г.* не регулирует вопросы сброса и частичного и полного покидания установок и сооружений, которые используются для разведки и

---

[198] *Parmentier R.* Greenpeace and the Dumping of Wastes at Sea: A Case of Non-Actors Intervention in International Affairs. 1999. International Negociation 4(3). P. 25. Цит. по: *Ole N., Faga H.P.* Assessing the Impact of the Brent Spar Incident on the Decommissioning Regime in the North East Atlantic. – Hasanuddin Law Review. – No. 3(2). – 2017– P. 145. URL: https://www.researchgate.net/publication/319109547_Assessing_the_Impact_of_the_Brent_Spar_Incident_on_the_Decommissioning_Regime_in_the_North_East_Atlantic (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

разработки нефтегазовых ресурсов и впоследствии выведены из эксплуатации.[199]

Во-первых, согласно приложению 1 к *Протоколу 1996 г.*, он применяется к платформам и иным искусственно сооруженным в море конструкциям без указания на то, в каких именно целях были сооружены данные конструкции.

Во-вторых, *Протокол 1996 г.* не применяется к «удалению или помещению на хранение отходов или других материалов, непосредственно получаемых или возникающих в связи с разведкой, разработкой и связанной с ними переработкой в море минеральных ресурсов морского дна».[200] В данном случае речь идет о захоронении добытых ресурсов, что, согласно данному пункту, не регулируется *Протоколом 1996 г.* Сами установки и сооружения не могут быть квалифицированы ни как отходы, ни как материалы, которые были получены или возникли в связи с углеводородной деятельностью.

В-третьих, в 1997 г. на XIX Консультативном совещании договаривающихся сторон *Лондонской конвенции 1972 г.* (во исполнение положений самой конвенции и Протокола 1996 г.) были приняты «Особые инструкции по оценке платформ или иных искусственных сооружений в море» (англ. *Specific Guidelines for Assessment of Platforms or Other Man-Made Structures at Sea*[201]). Согласно пункту 1.4 многие из положений данного документа предназначены для нефтегазовых платформ, поскольку именно

---

[199] *Ole N., Faga H.P.* Assessing the Impact of the Brent Spar Incident on the Decommissioning Regime in the North East Atlantic. – Hasanuddin Law Review. – No. 3(2). – 2017.– P. 145. URL: https://www.researchgate.net/publication/319109547_Assessing_the_Impact_of_the_Brent_Spar_Incident_on_the_Decommissioning_Regime_in_the_North_East_Atlantic (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

[200] Протокол к Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов от 7 ноября 1996 года. URL: http://docs.cntd.ru/document/1901638 (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

[201] Текст «Особых инструкций по оценке платформ или иных искусственных сооружений в море» 1997 г. URL: https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2019/02/2000-Specific-Guidelines-for-Assessment-of-Platforms-or-Other-Man-Made-Structures-at-Sea-1.pdf (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

они составляют большинство платформ и иных искусственных сооружений в море, которые могут быть подвергнуты сбросу в море. Следовательно, в инструкциях прямо указано на то, что положения *Лондонской конвенции 1972 г.* и *Протокола 1996 г.* распространяются на сами установки, используемые в целях разведки и разработки углеводородных ресурсов.

В-четвертых, было также отмечено: несмотря на отклонение предложения отдельно включить в *Протокол 1996 г.* формулировку касательно «морской разведки и разработки углеводородов», сброс покинутых морских установок (англ. *derelict offshore installations*), используемых для такой деятельности, регулируется *Протоколом 1996 г.* посредством включения в определение сброса формулировки «платформы и иные искусственно сооруженные в море конструкции».[202] Перечень Приложения 1 к *Протоколу 1996 г.* также включает в себя нефтяные платформы и предусматривает получение разрешения в каждом конкретном случае, что обусловлено обеспокоенностью, выраженной европейскими государствами, касательно воздействия опрокидывания установок на морскую среду ввиду неоднозначной ситуации, возникшей в 1995 г. с захоронением платформы Brent Spar.[203]

Режим, установленный Конвенцией ОСПАР 1992 г. Данным региональным международным договором, вступившим в силу в 1998 г., и Приложением III к нему установлен отдельный от *Лондонской конвенции 1972 г.* и *Конвенции 1982 г.* правовой режим удаления морских конструкций.

Необходимость особого правового регулирования данного вопроса в Северо-восточной Атлантике была доказана через несколько лет после подписания. В 1995 г. британское правительство выдало разрешение на

---

[202] *Abraham P.D.* Decommissioning of Oil and Gas Facilities off the East Coast of Canada: An Analysis Based on the International Legal Context and Regulatory Decision-Making Theory. – University of Calgary, Alberta. – 2002. – P. 87.

[203] *Molenaar E.J.* The 1996 Protocol to the 1972 London Convention. – International Journal of Marine and Coastal Law. – No. 12(3). – 1997. – P. 396.

захоронение нефтяной платформой Brent Spar[204], принадлежавшей нефтяной компании «Shell», путем ее затопления в глубинных водах Северной Атлантики.

Согласно статье 5 (1) *Конвенции ОСПАР 1992 г.* выведенная из эксплуатации морская установка не может быть захоронена (англ. *dumped*), а также оставлена целиком или частично в море без разрешения, принимаемого в каждом конкретном случае (англ. *case-by-case*) уполномоченными органами Договаривающихся государств. Статья 60 (3) *Конвенции 1982 г.* не устанавливает запрет на частичное удаление установки, в ней лишь говорится о необходимости надлежащего уведомления, если установка или сооружение были убраны не полностью. *Конвенцией ОСПАР 1992 г.*, наоборот, установлен императивный запрет на оставление, частичное удаление или захоронение установки. Однако данный запрет можно обойти, получив соответствующее разрешение, что и было получено компанией Shell у британского правительства.

В 1998 г. на министерской конференции договаривающихся сторон *Конвенции ОСПАР 1992 г.* было принято Решение 98/3 об удалении более неэксплуатируемых установок (далее – *Решение 98/3*). Пункт 2 *Решения 98/3* подтверждает запрет, установленный ст. 5 Приложения III к *Конвенции ОСПАР 1992 г.*: «сброс и частичное или полное покидание выведенных из эксплуатации установок в морском пространстве запрещен (англ. *prohibited*)». Под «морским пространством» понимаются те морские пространства, на которые распространяется *Конвенция ОСПАР 1992 г.*

---

[204] Деятельность на платформе Brent Spar велась до октября 1992 г., после чего было принято решение о нецелесообразности ее дальнейшего содержания. Платформа была выведена из эксплуатации, и до 1994 г. компанией «Shell» было проведено около 30 исследований касательно удаления установки. По их результатам было принято решение, что наилучшим способом ее удаления является глубоководное захоронение в районе Гебридских островов в Атлантике. Данное решение было воспринято негативно, что привело к высадке активистов «Greenpeace» на платформу Brent Spar и последующему отказу Shell от глубоководного захоронения платформы. В июле 1997 г. компанией было получено разрешение норвежского правительства отшвартовать к платформу Эрфьорду и демонтировать. На данный момент часть демонтированной платформы Brent Spar является частью причала в морском порту Ставангера на западном побережье Норвегии.

Запрет, установленный *Решением 98/3*, аналогично положениям *Конвенции ОСПАР 1992 г.*, допускает определенные исключения, которые основаны на предпосылке допустимости сброса, если по окончании изучения воздействия удаления конкретной установки на морскую среду соответствующий уполномоченный орган власти примет решение о том, что сброс установки в море представляется более целесообразным чем, например, иные способы удаления или использование в новых целях.

Пункт 2 *Решения 98/3* и введенный запрет иллюстрирует значительное развитие правовых положений о сбросе морских установок, согласно *Конвенции ОСПАР 1992 г.* Прежде всего, как отмечено в зарубежной правовой литературе, хотя *Решение 98/3* содержит исключения из общего запрета, данный запрет должен быть постоянным, в отличие от моратория на сброс морских установок, предусмотренного *Решением 95/1* Комиссии Осло об удалении морских установок (англ. *Decision 95/1 of the Oslo Commission*[205] *concerning the Disposal of Offshore Installations*).[206] Более того, к *Решению 98/3* не было сделано ни одной оговорки, в отличие от Решения 95/1, к которому Великобританией и Норвегией были сделаны оговорки, что привело к неэффективности принятого в рамках *Конвенции Осло* решения, так как именно в пределах юрисдикции данных двух государств находилось большинство морских установок.[207]

Несмотря на значительную роль в развитии положений *Конвенции ОСПАР 1992 г.*, в *Решении 98/3* есть существенный правовой пробел, который ставит под сомнение эффективность запрета, установленного в пункте 2. Так, согласно пункту 3 *Решения 98/3* государство может уполномочить сброс установки в море, если оно убеждено, что оценка

---

[205] Имеется в виду Комиссия, созданная в рамках Конвенции о предотвращении загрязнения морской среды сбросами с судов и летательных аппаратов, которая была подписана в 1972 г. в Осло.

[206] *Warbrick C., McGoldrick D., Kirk E.* Ospar Decision 98/3 and the Dumping of Offshore Installations. – International & Comparative Law Quarterly. – Volume 48, Issue 2. – April 1999. – P. 460-461.

[207] Ibid – P. 461.

(которая проводится в соответствии с Приложением 2) доказывает наличие существенных причин (англ. *significant reasons*), указывающих на нецелесообразность использования иных способов удаления установки. Данный пункт предоставляет государствам довольно широкие полномочия по принятию такого решения, в первую очередь ввиду отсутствия в *Конвенции ОСПАР 1992 г.* и в самом *Решении 98/3* определения, что именно является такими «существенными причинами».

Несмотря на наличие данного пробела, который на первый взгляд позволяет прибрежным государствам по своему усмотрению принимать решения о сбросе установки или ее полном или частичном покидании, такое «усмотрение» ограничено в рамках *Решения 98/3.*

Во-первых, указанное исключение из запрета применяется только к конкретным частям установки (согласно пункту 3 (a)-(c) *Решения 98/3*).

Во-вторых, решение о возможном сбросе государство должно принимать в соответствии с процедурой, установленной Приложением 2 «Рамочные положения для оценки предложений по удалению выведенных из эксплуатации морских установок».

В-третьих, в соответствии с пунктом 9 *Решения 98/3*, если договаривающееся государство принимает решение о выдачи разрешения о сбросе установки или ее оставлении целиком или в части в морском пространстве, на которое распространяет свое действие *Конвенция ОСПАР 1992 г.*, оно должно направить в Комиссию[208] соответствующий отчет. Кроме того, за 32 недели до принятия такого решения договаривающееся государство обязано начать процедуру консультации с другими договаривающимися государствами (пункт 1 Приложения 3 к *Решению 98/3*).

Помимо применимых договорных источников следует отдельно рассмотреть и применимое «мягкое право». В *Конвенции 1982 г.* отмечено, что удаление должно осуществляться в соответствии со стандартами компетентной международной организации (статья 60 (3).

[208] Имеется в виду комиссия, созданная в рамках Конвенции ОСПАР 1992 г.

Как уже было рассмотрено ранее в настоящем диссертационном исследовании, компетентной международной организацией в смысле *Конвенции 1982 г.* является *ИМО*. Во исполнение данного положения в 1989 г. *ИМО* была принята Резолюция ИМО А.672 (16) «Руководство и стандарты по удалению морских установок и сооружений на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне» (далее – *Резолюция ИМО об удалении установок 1989 г.*), которая хотя и не является обязательным к исполнению документом, представляет собой общепринятые стандарты в рассматриваемой области. Режим, установленный *Конвенцией ОСПАР 1992 г.,* более строгий по сравнению с принятыми в данном отношении стандартами *ИМО*, поскольку *Конвенция ОСПАР 1992 г.* запрещает глубоководное захоронение установок.[209]

Резолюция ИМО об удалении установок 1989 г. Согласно данному документу ИМО установлены стандарты, которые прибрежные государства могут использовать при удалении установок и сооружений, которые были покинуты (англ. *abandoned*) или выведены из эксплуатации (англ. *disused*). *Резолюция ИМО об удалении установок 1989 г*. отмечает общее требование об удалении установок полностью, если «не удаление» (англ. *non-removal*) или «частичное удаление» (англ. *partial removal*) соответствуют действующим стандартам и руководству. Таким образом, не удаление и частичное удаление является исключением из общего правила полного удаления установки. В соответствии с *Резолюцией ИМО об удалении установок 1989 г.* необходимо оповещать не только о неполном удалении установки, как это предусмотрено статьей 60 (3) *Конвенции 1982 г.*, но и об установках, которые не были удалены целиком.

Контроль за удалением стационарных конструкций на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне возлагается на прибрежное государство, которое обладает юрисдикцией в

---

[209] *Hamzah B.A.* International Rules on Decommissioning of Offshore Installations: Some Observations. – Marine Policy. – Vol. 27, No. 4. – 2003. – P. 339-348.

отношении установки и должно обеспечить своевременное удаление покинутой или полностью выведенной из эксплуатации конструкции после того, как последняя более не используется в целях, для которых она была сооружена, либо используется в новых целях. В случае частичного удаления установки, в *ИМО* должно быть направлено соответствующее уведомление. При этом прибрежные государства могут принимать более строгие требования к удалению установок и сооружений.

Что касается самого руководства, что прибрежным государствам следует его применять в ситуациях, связанных с удалением установок; однако, так как резолюции *ИМО* не являются юридически обязательными, государства нельзя обязать их применять.

В соответствии с положениями *Резолюции ИМО об удалении установок 1989 г.* прибрежным государствам следует принимать решение не удалять установку или удалять ее частично в индивидуальном порядке. Данное положение *Резолюции ИМО об удалении установок 1989 г.* также указывает на то, что каждая отдельная конструкция обладает своими техническими характеристиками, в зависимости от чего и необходимо будет принимать решение о том, как именно следует удалять данную установку. Это является подтверждением разнообразия стационарных конструкций в море, из чего следует отсутствие необходимости четко закрепить определения терминов «искусственные острова», «установки» и «сооружения», на что указывают многие зарубежные и российские правоведы, предлагая авторские дефиниции и классификации данных морских объектов.

К факторам, которые стоит учитывать при принятии решения об удалении установки в *Резолюции ИМО об удалении установок 1989 г.* отнесены:

- любое возможное влияние на наводное и подводное судоходство и иные виды использования моря;
- степень износа и его настоящее и возможное влияние на морскую окружающую среду;

- возможное влияние на морскую окружающую среду, включая живые природные ресурсы;
- вероятность смещения с местоположения в будущем;
- издержки, техническая целесообразность и риск причинения вреда персоналу, вовлеченному в процесс удаления установки или сооружения;
- определение нового использования установки или сооружения;
- обоснование, позволяющее оставить установку или сооружение целиком или в части на морском дне.

Представленные в *Резолюции ИМО об удалении установок 1989 г.* стандарты следует учитывать при принятии решения об удалении установок и сооружений. Установки и сооружения, расположенные вблизи проливов, используемых для международного судоходства, и путей, используемых для международного судоходства в архипелажных водах, должны быть полностью удалены; исключения из данного правила не предусмотрены.

Также *Резолюция ИМО об удалении установок 1989 г.* предусматривает две категории установок и сооружений, которые должны быть полностью удалены, если только такое удаление невозможно технически, является слишком дорогостоящим (англ. *extreme cost*) или может нанести вред морской среде или лицам, работающим на установке. Так, согласно пункту 3.1 должны быть целиком удалены все покинутые или более не эксплуатируемые установки и сооружения, находящиеся на глубине менее 75 метров весом до 4000 тонн[210]. Объяснением этому может быть обеспокоенность удалением морских установок в Северном море, выраженная в ходе обсуждения *Резолюции ИМО об удалении установок 1989 г.*[211] Пункт 3.2 аналогично предусматривает полное удаление установок

[210] Имеется в виду вес той части установки и сооружения, которая находится над поверхностью воды (англ. weight in air), за исключением палубы и иных надстроек.

[211] *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. – No 29. – 2014. – P. 492.

и сооружений, которые располагаются на морском дне (англ. *emplaced on a sea-bed*), находятся на глубине менее 100 метров и весят менее 4000 тонн.

Предпочтение в сторону полного удаления установок и сооружений также проявляется в положении *Резолюции ИМО об удалении установок 1989 г.*, согласно которому с 1 января 1998 г. все установки и сооружения должны быть сконструированы таким образом, чтобы их можно было удалить полностью.

Некоторые специалисты отмечают, что допущение частичного удаления установок и сооружений – переходная стадия и временная мера на пути к полному удалению конструкций, что и является основной целью принятого ИМО документа. Тем не менее, из текста *Резолюции ИМО об удалении установок 1989 г.* следует, что частичное удаление установки – один из допустимых вариантов, о чем свидетельствуют положения документа об обозначении на картах местоположения, глубины и размера установки, которая была удалена частично. Более того, документом предусмотрена возможность использования более не эксплуатируемых установок и сооружений в качестве искусственных рифов.

Хотя *Резолюция ИМО об удалении установок 1989 г.* считается наиболее детально разработанным документом, в котором содержатся различные рекомендации по вопросу удаления морских установок и сооружений, стоит отметить ее недостатки.

Во-первых, не затронут вопрос удаления подводных трубопроводов, соединенных с установками и сооружениями.

Во-вторых, *Резолюция ИМО об удалении установок 1989 г.* не рассматривает интересы судоходства, а только руководствуется безопасностью судоходства.

В-третьих, в документе отсутствуют положения о необходимости проведения оценки воздействия на морскую среду при удалении установок и сооружений.

В-четвертых, нет стандартов и процедур, которым стоит следовать при размещении установок и сооружений, если такое размещение осуществляется в целях иных чем сброс (англ. *disposal*).

Как было отмечено судьей Международного трибунала по морскому праву, при удалении установок и сооружений государства будут опираться на стандарты, предусмотренные рассмотренным документом ИМО, ввиду их высокой практической значимости. Однако, это не отменяет необходимость преобразования данного документа в правила, которые налагали бы на государства юридические обязательства по их соблюдению, а не носили исключительно рекомендательный характер.

Интересно, что ни в *Конвенции 1982 г.*, ни в *Резолюции ИМО об удалении установок 1989 г.* не говорится о том, что удалению подлежат и искусственные острова. Статья 60 (3) *Конвенции 1982 г.* говорит о том, что по факту создания искусственных островов, установок и сооружений необходимо давать надлежащее оповещение. В остальной части данного пункта, касающейся как раз удаления морских объектов, используется исключительно термин «установки и сооружения». По всему тексту *Резолюции ИМО 1989 г.* также отсутствует использование термина «искусственные острова». В тексте других пунктов статьи 60 *Конвенции 1982 г.* присутствуют термины «искусственные острова», «установки» и «сооружения», что позволяет прийти к выводу о намеренном в пункте 3 разграничении между данными терминами в части их удаления. Следовательно, действующие договорные нормы международного права наряду с применимым мягким правом не регулируют вопросы, связанные с удалением искусственных островов, расположенных на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне. Следовательно, у прибрежных государств отсутствует обязанность удалять искусственные острова.

Rigs-to-reefs. Данный термин, часто встречающийся в зарубежной правовой литературе, обозначает один из способов удаления стационарных

конструкций и использования их в новых целях, а именно – создание искусственных рифов. На практике это представляет собой либо частичное удаление установки, либо ее опрокидывание на месте в целях: 1) сохранения образовавшихся экосистем; 2) проведения морских научных исследований.[212] Договорные источники современного международного права не содержат соответствующих положений о преобразовании более не используемых или покинутых установок и сооружений в искусственные рифы. Однако в данном отношении применимы нормы мягкого права, а именно принятое в 2009 г. под эгидой *Лондонской конвенции 1972 г.* и ЮНЕП (Программа ООН по окружающей среде) Руководство по размещению искусственных рифов (англ. *London Convention and Protocol/UNEP Guidelines for the Placement of Artificial Reefs*). Среди целей настоящего Руководства следует выделить: 1) оказание помощи в развитии нормативно-правовых основ по вопросу размещения искусственных рифов; и 2) обеспечение размещения искусственных рифов так, чтобы данный способ удаления установок и сооружений не использовался в качестве механизма для обхода положений Лондонской конвенции 1872 г.[213]

Также похожий документ был принят в 2012 г. договаривающимися сторонами *Конвенции ОСПАР 1992 г.*– Руководство по искусственным рифам в отношении морских живых ресурсов (англ. *OSPAR Guidelines on Artificial Reefs in relation to Living Marine Resources*).

Рассмотренные договорные источники международного права и применимое «мягкое право» позволяют выделить следующие

---

[212] *Beckman R.* Global Legal Regime on the Decommissioning of Offshore Installations and Structures / The Regulation of Continental Shelf Development: Rethinking International Standards [ed. by M.H. Nordquist] – Martinus Nijhoff Publishers. – 2013. – P. 274; *Techera E.J., Chandler J.* Offshore Installations, Decommissioning and Artificial Reefs: Do Current Legal Framework Best Serve the Marine Environment? – Marine Policy. – No. 59. – 2015. – P. 53-60.

[213] . London Convention and Protocol/UNEP Guidelines for the Placement of Artificial Reefs. 2009. URL: http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/LCLP/Publications/Documents/London_convention_UNEP_Low-res-Artificial%20Reefs.pdf (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

соответствующие международному праву способы (англ. *methods*) удаления стационарных морских конструкций:

- полное удаление установки и сооружения, что означает устранение объекта полностью; если это нефтяная установка, то полное удаление также означает и «консервацию скважины» (англ. *plugging of the well below*) с целью ее ликвидации;
- частичное удаление – любое удаление установки и сооружения, которое не является полным;
- новое использование установки – эксплуатация установки в иных (новых) целях, отличных от ее первоначального назначения (например, создание искусственных рифов (англ. *rigs-to-reefs*);
- сброс.

§ 2 Практика прибрежных государств

Так как *Резолюцией ИМО об удалении установок 1989 г.* предусмотрено установление прибрежными государствами более строгих требований к удалению установок, расположенных на континентальном шельфе, целесообразным представляется рассмотреть национальное законодательство и практику удаления морских установок ряда государств.

Сегодня регионом, где было удалено больше всего установок, является континентальный шельф США в Мексиканском заливе – а именно его мелководные районы (англ. *shallow waters*).[214] Основным способом удаления морской установки в данном регионе является ее опрокидывание *in situ*.

Согласно статистике, составленной Бюро по безопасности и охране окружающей среды, по состоянию на 2013 г. на внешнем континентальном

[214] European Marine Board Policy Brief «Decommissioning of offshore man-made installations: taking an ecosystem approach» № 3, April, 2017. URL: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=7&ved=2ahUKEwiayomI6PDiAhUPcZoKHYpoCecQFjAGegQIABAC&url=http%3A%2F%2Fwww.marineboard.eu%2Ffile%2F551%2Fdownload%3Ftoken%3Dc6_j_Eey&usg=AOvVaw2T2GXsBDQJcHxxTFOwsrSk (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

шельфе США располагалось почти 3000 нефтедобывающих платформ.[215] По состоянию на 2015 г. более 500 платформ рассматривались для удаления. По состоянию на 19 сентября 2017 г. было выдано 101 разрешение на удаление установок различными способами: из 19 установок были созданы искусственные рифы (англ. *rigs-to-reefs*); 82 были утилизированы на берегу (англ. *scrapping/shore*). 64 из 101 установки располагались в Мексиканском заливе.

В Северном море в ближайшие 10 лет планируется удаление 2379 установок, более 900 из которых расположены в морских пространствах Норвегии, Дании и Голландии.[216]

Австралия. Несмотря на большое количество нефтяных установок в морских пространствах Австралии, на сегодня было удалено очень мало установок; но данная ситуация должна измениться в ближайшее время, так как подходит к концу срок эксплуатации многих установок и сооружений.[217]

Законодательную базу по вопросу удаления более не эксплуатируемых установок составляют:

- Закон о защите окружающей среды (морской сброс) 1981 г. (англ. *Environment Protection (Sea Dumping) Act*; далее также – *Закон о сбросе 1981 г.*)[218] и Положение о защите окружающей среды (морской сброс) 1983 г. (англ. *Environment Protection (Sea Dumping) Regulations*)[219];

---

[215] Statistics for Decommissioned Platforms on the OCS. URL: https://www.bsee.gov/what-we-do/environmental-focuses/decommissioning/decommissioning-statistics (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

[216] Decommissioning Insight. Oil & Gas UK. 2018. URL: https://oilandgasuk.cld.bz/Decommissioning-Insight-2018/44/ (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

[217] URL: http://www.hfw.com/downloads/HFW-Developments-in-Australian-Offshore-Decommissioning-March-2018.pdf (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

[218] URL: https://www.legislation.gov.au/Details/C2016C00778 (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

[219] URL: https://www.legislation.gov.au/Details/F2009C00261 (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

- Закон о морских установках 1987 г. (англ. *Sea Installations Act*)[220].

Закон о сбросе 1981 г. подтверждает принятые на себя Австралией международные обязательства по *Лондонской конвенции 1972 г.* и нацелен на предотвращение загрязнения морской среды сбросом отходов и других материалов. Данным законом дано определение «платформы», под которой понимается «любое подвижное или стационарное искусственное сооружение в море, за исключением судов» (статья 4(1)). Если владелец платформы планирует оставить платформу целиком или частично *in situ* либо ликвидировать ее путем преобразования в искусственный риф необходимо получить соответствующее разрешение, которое выдает Министерство окружающей среды и энергетики (статья 18).

В январе 2018 г. Министерство промышленности, инновационных технологий и науки выпустило Руководство по удалению морских нефтяных установок (англ. *Offshore Petroleum Decommissioning Guideline*; далее также – *Руководство Австралии 2018 г.*), целью которого является разъяснение процесса удаления установок в водах Содружества Австралии.

Ключевые положения *Руководства Австралии 2018 г.*:

1. удаление является обязанностью владельца (англ. *decommissioning of the responsibility of titleholders*). Это означает, что деятельность по удалению установок входит в обязанность лица – обладателя правового титула, в соответствии с которым осуществляется деятельность по *Закону 2006 г.*, по другим нормативным актам и иным применимым нормам национального законодательства и международного права;

2. рекомендуется заблаговременно разрабатывать планы по удалению. Правообладателям рекомендуется планировать вывод конструкции из эксплуатации и ее удаление на первоначальных этапах осуществления проекта, как части общего плана разработки месторождения. Удаление конструкции должно рассматриваться в контексте развития

[220] URL: https://www.legislation.gov.au/Details/C2018C00044 (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

объекта, что обеспечит своевременное распределение обязательств и связанных с удалением затрат, которые будут включены в общие затраты по проекту;

3. полное удаление инфраструктуры – требование, действующее по умолчанию, т.е. если нормативным актом не предусмотрено иное (англ. *default requirement*). Данное требование соотносится с международными обязательствами, принятыми на себя Австралией по *Конвенции 1982 г.*, по *Лондонской конвенции 1972 г.* и по *Протоколу 1996 г*. Отметим, что данным пунктом снова опровергается мнение, выраженное в зарубежной доктрине, о неприменимости *Протокола 1996 г.* к нефтяным установкам и сооружениям в море. Данным пунктом *Руководства Австралии 2018 г.* допускаются способы удаления установки иные, чем ее полное удаление, если владелец представить достаточное обоснование, что альтернативный способ является таким же или лучше с точки вопросов охраны морской среды и обеспечения безопасности. Соответствующие подтверждающие документы должны быть поданы в *Ведомство по безопасности* для рассмотрения альтернативного способа удаления установки;

4. удаление установки должно быть завершено до окончания действия правового титула.

Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии. Согласно статистике, приведенной Национальным ревизионным управлением, по состоянию на 25 января 2019 г. в морских пространствах Великобритании (прежде всего, в районах Северного моря) находилось около 320 стационарных конструкций.

Основным актом, регулирующим общие вопросы удаления установок на британском континентальном шельфе, является *Закон о нефтяной деятельности 1998 г.* (далее – *Закон 1998 г.*), а именно его часть IV «Покидание морских установок» (англ. *Abandonment of offshore installations*). Статьей 44 предусмотрено, что под «морской установкой» для целей настоящей части *Закона 1998 г.* понимается любая установка, которая

эксплуатировалась, эксплуатируется или предназначена для эксплуатации в целях осуществления любого вида деятельности, к которому применяется пункте 2 настоящей статьи (в частности, деятельность по разведке и разработки нефтегазовых ресурсов дна и недр континентального шельфа Великобритании).

Законом 1998 г. установлено, что удаление установок и сооружений на континентальном шельфе Великобритании невозможно в отсутствие одобренного плана удаления. Удаление сооружения без разрешения является уголовно-наказуемым правонарушением, ответственность за которое предусмотрена статья 28А Закона 1998 г.[221]

Также ряд вопросов, связанных с удалением установок, регулируется *Законом об энергетике 2008 г.* и *Законом об энергетике 2016 г.*, которые вносят некоторые правки в *Закон 1998 г. Закон об энергетике 2008 г.* внес изменения в часть IV *Закона 1998 г.* в том, что касается ответственности государственных органов за удаление установки и финансовых гарантий.[222]

Закон об энергетике 2016 г. учредил Ведомство по нефтегазовым вопросам (англ. *Oil & Gas Authority*) и внес правки в раздел 29 Закона 1998 г., обязывая владельца лицензии проконсультироваться с Ведомством по нефтегазовым вопросам по нефтегазовым вопросам до того, как в министерство будет направлен план по удалению установки.

Удаление установок на континентальном шельфе Великобритании, а также принятие рамочных положений и руководств по данному вопросу находится в ведении Министерства бизнеса, энергетики и промышленной стратегии (англ. *Department of Business, Energy and Industrial Strategy*). Так, в 2018 г. министерством было выпущено Руководство по удалению морских

---

[221] Данное положение было введено Законом об энергетике 2016 г., а именно Приложением 2 «Покидание морских установок». URL: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2016/20/schedule/2/enacted (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

[222] URL: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/760560/Decom_Guidance_Notes_November_2018.pdf (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

нефтегазовых установок и трубопроводов (англ. *Guidelines notes: Decommissioning of offshore oil and gas installations and pipelines*; далее – *Руководство Великобритании 2018 г.*).

В *Руководстве Великобритании 2018 г.,* в частности отмечено, что вместо термин «покидание» (англ. *abandonment*), используемого в *Законе 1998 г.*, следует использовать термин «удаление» (англ. *decommissioning*). Предполагается, что это обусловлено, прежде всего, различным правовым содержанием данных терминов. Покинутая установка может быть не удалена, а лишь выведена из эксплуатации, в то же время удаление установки не всегда сопряжено с ее покиданием, а возможна сразу же после вывода ее из эксплуатации.

Отдельный интерес представляет раздел 7 *Руководства Великобритании 2018 г.*, где отмечены принятые Великобританией на себя международные обязательства по *Решению 98/3* и представлена таблица видов морских установок и приемлемых способов их удаления. Например, стационарная металлическая установка (англ. *fixed steel*) весом не более 10000 тонн может быть использована в новых целях и удалена полностью на берегу (англ. *removal on land*), но не может быть удалена частично, оставлена целиком или подвергнута глубоководному сбросу. К металлической стационарной установке весом более 10000 тонн применимы аналогичные способы ее удаления, а также допустимо частичное оставление. Если же речь идет о стационарной платформе на бетонном основании (англ. *concrete gravity*) допустимы все перечисленные способы ее удаления, включая сброс.

Зона безопасности, которая была установлена вокруг морской установки, сохраняется на протяжении всего процесса ее удаления и прекращает свое действие, как только конструкция больше не возвышается над морской поверхностью.

Норвегия. По данным на 21 марта 2019 г. на норвежском континентальном шельфе находились 72 стационарные установки.[223] Отмечено, что те установки и сооружения, которые не будут использованы в новых целях и покинуты на месте, должны быть отшвартованы к берегу, где они будут разобраны.

Удаление морских установок осуществляется в соответствии с обязательствами, принятыми на себя Норвегией, по *Конвенции 1982 г.* и по *Конвенции ОСПАР 1992 г.* и согласно основному законодательному акту в сфере топливно-энергетического комплекса – *Закон 1996 г.*

Основные требования, которые предъявляются к удалению установок (англ. *facilities*), обозначены в *Законе 1996 г.* Что касается терминологии, в Законе 1996 г. используется термины «удаление» (англ. *decommissioning*), «ликвидация установки» (англ. *disposal of facilities).* Исходя из текста Раздела 5-1 «ликвидация установки» может быть осуществлена следующими способами: полное или частичное удаление (что повторяет положения *Конвенции 1982 г.* и использует аналогичную терминологию – «*removal*»), покидание установки (англ. *abandonment* – также конвенционный термин) и использование в иных целях, отличных от первоначальных, для которых такая установка была создана (англ. *other uses*).

Удаление установки осуществляется в соответствии с планом ликвидации (англ. *decommissioning plan*), который представляется в Министерство нефти и энергетики для принятия соответствующего решения, как именно должна быть удалена конкретная установка (раздел 5-3).

Так как Норвегия является стороной по *Конвенции ОСПАР 1992 г.*, ее уполномоченные органы власти могут принимать решение об оставлении установки целиком или в части, как это предусмотрено *Конвенцией ОСПАР 1992 г.* и *Решением 98/3*. Если удаление установки должно быть осуществлено с соблюдением процедуры консультаций, предусмотренных

---

223 URL: https://www.norskpetroleum.no/en/developments-and-operations/cessation-and-decommissioning/ (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

Решением 98/3, Министерство нефти и энергетики не может в одностороннем порядке принять решение об оставлении установки целиком или в части. В данном случае до принятия окончательного решения, оно будет обязано передать данный случай на рассмотрение в Стортинге (норвежский парламент).

Интересно, что по общему правилу в случае покидания установки ответственность за удаление установки и сооружения возлагается на государство по соответствующему согласию лицензиата и владельца, с одной стороны, и самого государства, с другой (раздел 5-6 *Закона 1996 г.*) Таким образом, несмотря на технические вопросы, связанные с удалением установок, в норвежском законодательстве подчеркнута ответственность самого государства за ликвидацию стационарных конструкций в море.

В отличие от Австралии, в Норвегии отсутствуют специальные акты (положения, руководство), которые бы уточняли процедуру удаления установок в морских пространствах, прилегающих к норвежскому побережью. Все вопросы урегулированы на законодательном уровне.

Российская Федерация. По сравнению с зарубежным опытом правового регулирования удаления установок и сооружений, расположенных на континентальном шельфе, в российском законодательстве отсутствует детальное регулирование процесса ликвидации морских объектов.

В соответствии с *ФЗ о шельфе 1995 г.* порядок создания, эксплуатации и использования искусственных островов, установок и сооружений на континентальном шельфе определяется применимыми международными договорами, в отличие от аналогичных конструкций, расположенных во внутренних водах и в территориальном море Российской Федерации, где применяется соответствующее *Постановление Правительства 2000 г.*, рассмотренное ранее.

В самом *ФЗ о шельфе 1995 г.* не говорится об обязательстве удалять морские конструкции по окончании работ или истечении срока эксплуатации объекта. В статье 16 рассматриваемого акта указано только на ликвидацию

зоны безопасности вокруг искусственного острова, установки и сооружения после их удаления. При этом прямое требование об обязательном удалении установок и сооружений, расположенных на континентальном шельфе, в *ФЗ о шельфе 1995 г.* нет. Однако, в той же статье говорится об уведомлении Минтранса России «…о полном или частичном удалении искусственных островов, установок и сооружений», что свидетельствует о возможном удалении морских объектов, но опять-таки не накладывает соответствующее обязательство. Тем не менее, только в законодательстве РФ содержится упоминание об удалении искусственных островов наряду с установками и сооружениями, ни в зарубежной правовой практике, ни в международном праве это не предусмотрено.

В статье 8 того же закона перечислены требования, предъявляемые к сведениям, которые должны содержаться в лицензии на пользование недрами. Среди таких требований – «условия страхования, консервации *и (или)* ликвидации установок и сооружений по завершении работ». Таким образом, можно прийти к выводу, что ликвидация установок и сооружений, согласно российскому законодательству, не является обязательной, в то время как зарубежная практика устанавливает обязательство по удалению таких конструкций и четкий порядок данного процесса. Более того, как показывает зарубежная практика, сведения об удалении установки и соответствующих затратах должны быть представлены еще на этапе подачи заявки на получение лицензии.

Требование об удалении установок и сооружений на континентальном шельфе РФ установлено только в отношении тех конструкций, на которых проводятся морские научные исследования.[224]

Федеральным законом от 17 декабря 1998 г. № 191-ФЗ «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» также не

[224] *«Российские и иностранные заявители, получившие разрешение на проведение морских научных исследований, обязаны: … удалять установки, сооружения и устройства по завершении морских научных исследований, если иное не предусмотрено разрешением на проведение морских научных исследований».* Статья 27 Федерального закона от 30 ноября 1995 г. № 187-ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации».

установлено общее требование об удалении установок и сооружений. Обязательство, схожее с установленным статьей 27 *ФЗ о шельфе 1995 г.*, содержится в статье 23 *ФЗ «Об исключительной экономической зоне» 1998 г.*, а именно – «российские и иностранные заявители, получившие разрешение на проведение исследований водных биоресурсов, обязаны удалять установки, сооружения и устройства по завершении исследований водных биоресурсов, если иное не предусмотрено разрешением на проведение исследований водных биоресурсов».

Выводы. Проведенное исследование позволило выявить разницу между терминами «*disposal»* и «*removal*», которые в русскоязычных переводах международных договорах не разграничены и фигурируют как «удаление». Так, когда речь идет об удалении, или «*removal*», установок и сооружений, имеется в виду удаление в целях обеспечения безопасности судоходства (статья 60 (3) *Конвенции 1982 г.*) «*Disposal*» обозначает удаление установок и сооружений в целях предотвращения загрязнения морской среды и относится к захоронению, или «dumping» (статья 5 *Конвенции 1982 г.*)

Применимые положения *Женевских морских конвенций 1958 г.*, *Конвенции 1982 г.* и *Лондонской конвенции 1972 г.* не распространяются на искусственные острова, что следует из намеренного «опускания» данного термина в тексте соответствующих статей, где делается акцент именно на покинутых и более не эксплуатируемых установках и сооружениях.

Эта констатация также подтверждается и исследованными актами национального законодательства прибрежных государств. В большинстве своем рассмотренные источники регулируют вопросы удаления стационарных морских конструкций, созданных в целях разведки и разработки углеводородных ресурсов дна и недр континентального шельфа.

Однако, представляется необходимым урегулировать вопросы удаления искусственных островов, которые также могут быть впоследствии выведены из эксплуатации и, например, использованы в других целях.

Исследованное национальное законодательство свидетельствует о выполнении прибрежными государствами обязательств, принятых ими на себя в силу соответствующих международных договоров. Нормы национального законодательства, устанавливающие более строгие требования к удалению стационарных конструкций в море, не противоречат применимым международным конвенциям.

Глава 5. Нападения на морские стационарные конструкции (case study)

Прибрежное государство обладает исключительной юрисдикцией в отношении искусственных островов и иных конструкций, включая такую юрисдикцию по таможенным, фискальным, санитарным, иммиграционным вопросам. Эта исключительная юрисдикция охватывает уголовную юрисдикцию в отношении преступлений, совершенных на таких конструкциях, а также в отношении них.[225]

В этом контексте необходимо рассмотреть практику правового реагирования по фактам нападений на морские платформы (стационарные и плавучие), прежде всего, соответствие применимых к нарушителям мер национальному законодательству и международному праву. Кроме того, важно проанализировать влияние дела «Arctic Sunrise» 1) на международно-правовой режим искусственных островов, установок и сооружений в части обеспечения безопасности на самих конструкциях и в пределах установленных вокруг них зон; и 2) на законодательство Российской Федерации.

§ 1 Практика правового реагирования по фактам нападений на морские буровые суда и морские стационарные сооружения на континентальном шельфе

В настоящее время основные инциденты связаны именно с деятельностью нефтедобывающих компаний в Арктике. Как отмечено в международных исследованиях, «природоохранные трансформации, имеющие место в Арктике, иногда преувеличиваются (англ. *appear sometimes to be overstated*), в то время как правовая стабильность в регионе (англ. *the*

[225] *Nandan S.N., Rosenne S.* United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, A commentary, Volume II. / Ed.-in-Chief *M. Nordquist* – Dordrecht/Boston/London/: Martinus Nijhoff Publishers, 1993. – P. 585.

region's legal stability) – как огромная международная ценность не для одного поколения – часто недооценивается».[226]

В качестве нарушителей зон безопасности, установленных вокруг нефтегазовых сооружений, расположенных на арктическом шельфе, в основном выступают активисты природоохранных организаций, прежде всего, Greenpeace.

Практику правового реагирования по фактам нападений на морские суда и морские стационарные сооружения можно условно разделить на две категории: инциденты, возникшие до 2013 г. – а именно до случая с платформой «Приразломная», который будет рассмотрен отдельно, и после.

Суда и платформы компании Cairn Energy. В 2010 г. активисты Greenpeace высадились на буровое судно Stella Don. Четверо активистов были арестованы полицией Гренландии, им были предъявлены обвинения, включая нарушение 500-метровой зоны безопасности.

В 2011 г. активисты Greenpeace разместились вблизи платформы Leiv Eiriksson и спустя 4 дня были задержаны представителями военно-морских сил Дании.

В свете данных событий в датский суд было подано требование о выдаче судебного запрета против Greenpeace. Требование было удовлетворено, был выдан судебный запрет, предусматривающий штраф в размере от 50000 евро до 1 млн. евро, за любое нарушение зоны безопасности, установленной вокруг платформы[227].

В июне того же года активисты Greenpeace нарушили зону безопасности, в результате чего двое активистов были арестованы (применение данных мер соответствует датскому законодательству).

Ледоколы Nordica и Fennica. В мае 2012 г. в рамках кампании «Остановить Sell» активисты Greenpeace из 13 стран высадились на финские

---

[226] *Vylegzhanin A.N.* Constant and Changing Components of the Arctic Regime / The Arctic and World Order (eds. K. Spohr, D.S. Hamilton). – Washington DC: Foreign Policy Institute, 2020. – P. 251-252.

[227] Cairn Energy wins injunction against Greenpeace, 9 June 2011.
URL: https://www.bbc.com/news/uk-scotland-13719485 (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

ледоколы Nordica, зафрахтованные компанией Shell. Согласно информации, размещенной на официальном сайте Greenpeace, 20 активистов забрались на борт ледокола и приковали себя к судну, после чего были сняты финской полицией и задержаны. За несколько месяцев до этого в рамках той же кампании активисты высадились на платформы Noble Discoverer и Kulluk, которые направлялись в Арктику для осуществления бурильных работ.

Так как ледоколы находились в морских пространствах Финляндии, юрисдикцией в соответствии с национальным законодательством обладали местные органы полиции и береговой охраны.

Вместе с тем компания Shell обратилась в окружной суд штата Аляска с требованием о принятии временных обеспечительных мер и выдаче временного судебного запрета, запрещающих Greenpeace принимать опасные и незаконные действия, которые могут нанести существенный ущерб собственности компании и поставить под угрозу окружающую среду и жизнь людей.[228] Под Greenpeace, согласно заявленному требованию, понимаются: сама организация, ее агенты, служащие, сотрудники и иные лица, действующие согласованно с организацией.

Окружной суд штата Аляска удовлетворил требование[229] компании Shell. Приказ суда действовал в течение 14 дней с даты его принятия и запрещал:

- незаконное проникновение (англ. breaking into or trespassing on) на платформы Noble Discoverer и Kulluk, включая буксир, в территориальном море и в исключительной экономической зоне США;

---

[228] Memorandum in support of motion for temporary restraining order and preliminary injunction. URL: https://pugetsoundblogs.com/waterways/files/2012/06/Memorandum-in-support-of-motion.pdf (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

[229] Order granting plaintiff's motion for temporary restraining order and scheduling hearing. Режим доступа: https://cases.justia.com/federal/district-courts/alaska/akdce/3:2012cv00042/47761/27/0.pdf?ts=1543542149 (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

- незаконное вмешивательство в деятельность или передвижение Noble Discoverer и Kulluk, включая буксир, в территориальном море и исключительной экономической зоне США;
- преграждение, блокирование или предотвращение посадки на Noble Discoverer и Kulluk и высадки с них (англ. *egress from*), включая посадку на буксир и высадку с него;
- угроза любому сотруднику или посетителю компании Shell Oil или любого из ее аффилированных лиц, которые находятся на Noble Discoverer и Kulluk или осуществляют посадку на или высадку с Noble Discoverer и Kulluk и буксиров в территориальном море и в исключительной экономической зоне США.

Окружным судом штата Аляска было выдано два судебных запрета: пространственная сфера действия первого была ограничена портами и территориальным морем США[230]; а второй судебный запрет распространяет свое действие и на исключительную экономическую зону США.[231]

Согласно первому судебному запрету, вокруг Noble Discoverer, Kulluk и буксиров были установлены временные зоны безопасности, которые действовали с даты принятия данных мер (28 марта 2012 г.) до 31 октября 2012 г. Протяженность указанных зон безопасности отличалась: 500 метров для ледоколов (Nordica, Fennica) и буксиров и 1000 метров для Noble Discoverer и Kulluk. Установленные зоны безопасности «уменьшались» до 100 метров при проходе через узкие каналы. Стоит отметить, что установление зоны безопасности шириной в 1000 метров не составляет факт нарушения обязательств США по *Конвенции о шельфе 1958 г.*, так как зоны безопасности установлены судебным запретом, действующим только в

[230] Order granting motion for preliminary injunction (Within United States Territorial Waters and Ports). URL: https://cases.justia.com/federal/district-courts/alaska/akdce/3:2012cv00042/47761/87/0.pdf?ts=1411516040 (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

[231] Order re all pending motions. URL: https://casetext.com/case/shell-offshore-inc-v-greenpeace-1 (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

пределах территориального моря США. Как было отмечено в настоящем диссертационном исследовании, в пределах морских пространств, являющихся морской территорией государства, последнее может устанавливать иные виды охранных зон в силу своего суверенитета.

Следует обратить внимание и на более поздние инциденты, возникшие после дела о платформе «Приразломная», когда имела место высадка активистов природоохранных организаций на нефтедобывающие конструкции в море.

Платформа Polar Pioneer. 5 апреля 2015 г. активисты Greenpeace высадились на платформу Polar Pioneer, принадлежащую компании Shell, протестуя против добычи нефти на арктическом шельфе[232]. Компания подала в окружной суд штата Аляска ходатайство о принятии обеспечительных мер для удаления активистов с платформы и возмещения убытков, причиненных их неправомерными действиями[233]. Кроме того, Shell требовала:

1. обязать Greenpeace освободить судно Blue Marlin[234] и Polar Pioneer;
2. запретить Greenpeace осуществлять незаконные действия против судов, установок, воздушных судов и имущества, принадлежащих или находящихся в управлении компании Shell или от ее имени и находящихся в порту США или осуществляющих деятельность в территориальном море США, в исключительной экономической зоне, на континентальном шельфе США и в открытом море, включая:
    - запрет незаконного проникновения (англ. *breaking into or trespassing on*) на такие установки, суда и имущество;

---

[232] Greenpeace activists board Arctic-bound oil rig. URL: https://www.theguardian.com/environment/2015/apr/07/greenpeace-activists-board-arctic-bound-oil-rig (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

[233] Shell Offshore Inc. and Shell Gulf of Mexico Inc. v. Greenpeace, Inc. URL: https://www.thestranger.com/images/blogimages/2015/04/14/1429051382-_1_-_shell_verified_complaint.pdf (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

[234] Blue Marlin – судно, которое транспортировало платформу Polar Pioneer.

- запрет незаконного вмешательства в деятельность или передвижение таких установок, судов и имущества;
- преграждение, блокирование или предотвращение посадки на такие установки, суда и имущество, а также высадки с них;
- угроза любому сотруднику или посетителю компании Shell или любого из ее аффилированных лиц, которые находятся на таких установках, судах и имуществе или осуществляют посадку или высадку.

Окружной суд штата Аляска выдал судебный запрет против Greenpeace[235], который:

1. запретил Greenpeace (включая сотрудников, агентов, адвокатов и любых иных лиц, связанных с деятельностью Greenpeace):
   - проникать на обозначенные в судебном запрете суда, имущество и установки;
   - неправомерно вмешиваться в деятельность или движение судов, имущества и установки;
   - блокировать или предотвращать доступ к судам, имуществу или установкам или выход с них;
2. запретил Greenpeace нарушать установленные данным судебным запретом временные (с 1 июля по 31 октября 2015 г) зоны безопасности;
3. установил временные воздушные зоны безопасности вокруг всех оборудованных вертолетной площадкой судов.

Ширина зон безопасности, установленных данным судебным запретом, варьируется от 100 до 1500 м.

---

[235] Order granting motion for preliminary injunction URL: https://cases.justia.com/federal/district-courts/alaska/akdce/3:2015cv00054/53203/111/0.pdf?ts=1431151359 (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

Во-первых, вокруг платформ Polar Pioneer и Noble Discoverer зоны безопасности составляют 1000 метров. Когда данные платформы находятся в территориальном море США, а также в исключительной экономической зоне США в Чукотском море и осуществляют бурильную деятельность, ширина зон безопасности вокруг данных платформ составляет 1500 м. Установление зоны безопасности шириной более 500 метров в данном случае является нарушением норм международного права, так как данный судебный запрет распространяет свое действие и на исключительную экономическую зону США. В рассмотренном выше судебном запрете, выданном также Окружным судом штата Аляска в 2012 г., вокруг платформ Noble Discoverer и Kulluk были установлены зоны безопасности шириной более 500 м, но действие данного запрета было ограничено территориальным морем США.

Во-вторых, на все время действия (англ. at all times) зон безопасности установлены также воздушные зоны безопасности – 3000 футов (около 915 м) над уровнем земли (англ. *above ground leve*l) для Noble Discoverer, Polar Pioneer, Fennica, Nordica. Формулировка «на все время» позволяет предположить, что речь идет не только нахождении данных платформ и судов в территориальном море США, но также в исключительной экономической зоне.

Хотя ясно противоречие установленных зон безопасности, превышающих протяженность 500 метров, нормам современного международного права, установление воздушных зон безопасности ни *Конвенцией о шельфе 1958 г.*, ни *Конвенцией 1982 г.* не запрещено. Оценивая чрезмерность установления 900 метровых воздушных зон безопасности, можно только апеллировать к статье 58 *Конвенции 1982 г*., устанавливающей свободу полетов в исключительной экономической зоне.

Платформа Songa Enabler. 17 августа 2017 г. активисты Greenpeace с ледокола Arctic Sunrise вошли в зону безопасности в Баренцевом море вокруг платформы Songa Enabler, принадлежащей компании Equinor (на тот момент

– Statoil), и потребовали прекратить бурение[236], ссылаясь на то, что выдача лицензий на разведку и разработку норвежского шельфа противоречит Конституции Норвегии. Заявление активистов о противоречии является ошибочным, так как в статье 110b *Конституции Норвегии 1814 г.* предусмотрено «комплексное управление природными ресурсами с учетом долгосрочных соображений, в соответствии с которыми это право будет гарантировано будущим поколениям» (запрет на разведку и разработку природных ресурсов отсюда не следует).[237]

После отказа нарушителей добровольно покинуть зону безопасности, Норвежская береговая охрана арестовала всех активистов, включая находившихся на ледоколе (всего 35 человек), и отбуксировала судно в порт Тромсё. 21 августа Норвегия, выполняя обязательство по статье 73 (2) *Конвенции 1982 г.*, освободила судно и всех активистов.

Как отметили в Greenpeace, шестеро активистов были оштрафованы за то, что вошли на лодках в зону безопасности. Greenpeace считает, что арест со стороны Береговой охраны Норвегии был незаконным, так как протест был проведен мирно на основе свободы судоходства, и судно было под флагом Нидерландов.[238] Greenpeace, неуклюже ссылаясь на статью 87 *Конвенции 1982 г.*, заявляла, что разрабатывая неживые ресурсы континентального шельфа за пределами 200 морских миль, Норвегия не должна нарушать или неправомерно вмешиваться в свободу судоходства и права, включая право на протест (статьи 76, 78, 80 *Конвенции 1982 г.*)[239]

---

[236] Пресс-релиз с официального сайта Greenpeace International. Greenpeace ship Arctic Sunrise and activists released after being arrested for protesting against oil drilling in Norway, 22 august 2017. URL: https://www.greenpeace.org/international/press-release/7119/greenpeace-ship-arctic-sunrise-and-activists-released-after-being-arrested-for-protesting-against-oil-drilling-in-norway/ (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

[237] Английский текст Конституции Норвегии от 17 мая 1814 г., размещенный на официальном сайте норвежского парламента – Стортинга. URL: https://www.stortinget.no/en/Grunnlovsjubileet/In-English/The-Constitution---Complete-text/ (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

[238] Ibid.

[239] Norwegian Coast Guard Arrests Greenpeace Ship, 17 august 2017. URL: https://www.maritime-executive.com/article/norwegian-coast-guard-arrests-greenpeace-ship#gs.fYuSnZY (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

Следует обратить внимание на то, что Нидерланды не поддержали такую позицию Greenpeace.

Платформа West Hercules. 22 марта 2018 г. двенадцать активистов Greenpeace выступили с протестом против проведения буровых работ в Арктике[240]. Двое из активистов высадились на нефтяной платформе West Hercules, которая была дана в аренду компании Statoil для проведения буровых работ в Баренцевом море, и потребовали встречи с капитаном, в то время как остальные 10 активистов в лодках развернули рядом с платформой плакаты.

В отношении приведенных выше случаев проникновения нарушителей на морские сооружения стоит отметить следующее.

Хотя в рассмотренных инцидентах нарушителями являлись активисты природоохранных организаций, это, однако, не означает отсутствие рисков проникновения на стационарные конструкции в море и иных нарушителей. Несмотря на то, что Арктика, ввиду климатических условий, представляет пространство с наименьшими рисками, с таянием льдов в морях Северного Ледовитого океана, не следует полностью исключать такие риски.

К нарушителям зон безопасности, установленных вокруг морских установок и сооружений, национальным законодательством предусмотрено применение различных мер ответственности (как уголовных, так и административных). Это означает, что любой нарушитель должен быть передан суду по национальному праву. Проанализированное иностранное законодательство свидетельствует о том, что это всегда функция государства (прежде всего, его правоохранительных органов), но не компании, собственника или оператора морской установки или сооружения.

---

[240] Greenpeace boards West Hercules rig in Norway. URL: https://www.offshoreenergytoday.com/gallery-greenpeace-boards-west-hercules-rig-in-norway/ (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

§2 Дело «Arctic Sunrise»

В 2012 г. Greenpeace начала акцию «Save the Arctic» под лозунгом «Арктика – не место нефтедобычи, промышленного рыболовства и войн». 18 сентября 2013 г. ледокол «Arctic Sunrise» (под флагом Нидерландов) прибыл в Баренцево море для проведения акции против нефтедобычи в Арктике. В этой связи шесть активистов на надувных лодках подошли к буровой стационарной платформе «Приразломная», ведущей добычу нефти на российском арктическом шельфе в Баренцевом море, и с помощью альпинистского оборудования попытались подняться на борт данной платформы.[241]

19 сентября 2013 г. в исключительной экономической зоне РФ судно «Arctic Sunrise» было принудительно остановлено пограничной службой России, после чего оно было отбуксировано в порт г. Мурманска., а активисты задержаны. Организация Greenpeace выразила протест против захвата судна, которое находилось о за пределами опасной для плавания трёхмильной зоны, установленной вокруг платформы «Приразломная».[242] Согласно мнению Greenpeace, захват судна был осуществлен незаконно.

Далее схематично обозначим последующий ход событий в рамках рассматриваемого дела.[243]

---

[241] *Захарова Л.И.* Решение по делу «Arctic Sunrise» об установлении предварительных мер, вынесенное Международным трибуналом по морскому праву (Королевство Нидерланды против Российской Федерации). – Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). – № 6. – 2015. – С. 83.

[242] URL: http://www.greenpeace.org/russia/ru/news/2013/19-09-2013_ArcticSunrise-beingsiezed-by-FSB/ (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

[243] См.: *Панкратова М.Е., Буев С.А., Рашева Н.Ю*. Правовой анализ ареста судна «Arctic Sunrise» в акватории арктического шельфа России. – Вопросы российского и международного права. – Том 7. № 11А. – 2017. – С. 135-145; *Богуш Г.И.* Дело судна «Арктик Санрайз» в Международном трибунале по морскому праву. – Международное правосудие. – №1 (9). – 2014. – С. 3-10; *Толстых В.Л*. Решение по делу «Арктик Санрайз» от 14 августа 2015 года и комментарий к нему. – Евразийский юридический журнал. – №1 (92). – 2016. – С. 101-105.

21 октября Нидерланды как государство флага обратились в Международный трибунал по морскому праву с требованием о предписании временных мер в соответствии со статьей 290 (5) *Конвенции 1982 г.*

В размещённом 23 октября 2013 г. на официальном сайте МИД России комментарии[244] было обращено внимание на декларацию Российской Федерации 1997 г., сделанную при ратификации *Конвенции 1982 г.*, о том, что Россия в соответствии со статьей 298 не принимает предусмотренные в разделе 2 части XV процедуры, ведущие к обязательным для сторон решениям, в отношении споров, связанных с толкованием или применением статей 15, 74 и 83 *Конвенции 1982 г.*

Стоит отметить неверное отнесение рядом специалистов декларации, сделанной Россией при ратификации, к «оговорке».[245] Во-первых, статья 2 (1)(d) *Венской конвенции о праве международных договоров 1969 г.* понимает под оговоркой «одностороннее заявление в любой формулировке и под любым наименованием, сделанное государством при подписании, ратификации, принятии или утверждении договора или присоединении к нему, посредством которого оно желает исключить или изменить юридическое действие определенных положений договора в их применении к данному государству».[246] Во-вторых, к *Конвенции 1982 г.* не могут быть сделаны никакие оговорки или исключения, «кроме случаев, когда они явно допустимы в соответствии с другими статьями настоящей Конвенции».[247] В-

---

[244] URL: http://www.mid.ru/sr/foreign_policy/news/-/asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/91266 (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

[245] См.: *Захарова Л.И.* Решение по делу «Arctic Sunrise» об установлении предварительных мер, вынесенное Международным трибуналом по морскому праву (Королевство Нидерланды против Российской Федерации). – Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). – № 6. – 2015.– С. 83; *Панкратова М.Е., Буев С.А., Рашева Н.Ю.* Правовой анализ ареста судна «Arctic Sunrise» в акватории арктического шельфа России. – Вопросы российского и международного права. – Том 7. № 11А. – 2017. – С. 139;

[246] Венская конвенция о праве международных договоров 1969 г. URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/law_treaties.shtml (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

[247] Статья 309 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

третьих, статья 310 *Конвенции 1982 г.* предусмотрена возможность выступления государства с декларациями и заявлениями; статья 289 – возможность заявить о непринятии какой-либо из процедур в отношении урегулирования ряда споров.

Решение о временных мерах[248] было принято *Трибуналом* 22 ноября 2013 г., указав на то, что отсутствие одной из сторон разбирательства не служит препятствием для осуществления слушаний по делу и согласился с большинством требований истцов. Главными аргументами Нидерландов стали утверждения о нарушении РФ свободы судоходства, о функциональном характере юрисдикции прибрежного государства и о запрете применять принудительные меры в отношении иностранного судна в исключительной экономической зоне, а также об отсутствии у РФ права на арест «Arctic Sunrise», т.к. оно находилось за пределами зоны безопасности, установленной вокруг платформы.[249] Трибунал постановил освободить судно «Arctic Sunrise» и всех задержанных лиц (с разрешением покинуть РФ, включая морские пространства, находящиеся под ее юрисдикцией, после внесения залога).[250]

4 августа 2015 г. международным арбитражем (при посредничестве Постоянной палаты третейского суда; далее – *ППТС*) было вынесено решение о нарушении РФ *Конвенции 1982 г.*, а 18 июля 2017 г. – решение, обязывающее Россию выплатить Нидерландам компенсацию за задержание судна «Arctic Sunrise» и его команды.

---

[248] ITLOS. The Arctic Sunrise Case (Kingdom of the Netherlands v. Russian Federation), Provisional Measures, Case N 22, Order, 22 November 2013. URL: http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_No.22/Order/C22_Ord_22_11_2013_orig_Eng.pdf (дата обращения: 9 апреля 2020 г.) Также об этом, см.: *Богуш Г.И.* Дело судна «Арктик Санрайз» в Международном трибунале по морскому праву. – Международное правосудие. – №1 (9). – 2014. – С. 3-10.

[249] ITLOS. The Arctic Sunrise Case (Kingdom of the Netherlands v. Russian Federation), Provisional Measures, Case N 22, Order, 22 November 2013. URL: http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_No.22/Order/C22_Ord_22_11_2013_orig_Eng.pdf (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

[250] Ibid.

Оценивая фактические обстоятельства, материалы обоих дел, рассмотренных в *Трибунале* и при посредничестве *ППТС*, и результаты дел, необходимо отметить ряд юридически важных аспектов.

Компетенция. Рядом правоведов отмечается, что *Трибунал* вышел за пределы своей компетенции. При ратификации *Конвенции 1982 г.* РФ исключила для себя обязательность арбитражной процедуры по ряду споров, в частности, касающихся осуществления своих суверенных прав и юрисдикции в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе.

Как заметил в особом мнении судья *Трибунала* В.В. Голицын (Россия), *Трибунал* не обладал юрисдикций *prima facie* вследствие невыполнения требований, содержащихся в статье 283 (1) *Конвенции 1982 г.*: а именно – стороны не исчерпали своих возможностей по обмену мнениями относительно урегулирования спора путем переговоров или другими мирными средствами[251].

Зона безопасности вокруг платформы «Приразломная». Согласно статьям 60 (2) и 77 (1) *Конвенции 1982 г.,* а также принятым в соответствии с нормами международного права актами национального законодательства, государство осуществляет юрисдикцию над искусственными островами, установками и сооружениями, в том числе, в вопросах обеспечения безопасности таких конструкций.

При рассмотрении дела в ППТС Нидерланды в своем меморандуме указывали на нарушение Россией статьи 60 *Конвенции 1982 г.*, установив зону безопасности протяженностью 3 морские мили. По мнению Нидерландов арбитражу следовало признать противоречащей Конвенции 1982 г. данную зону и потребовать от российских властей опубликовать новые «Извещения мореплавателям», которое бы заменило два предыдущих

[251] ITLOS. The Arctic Sunrise Case (Kingdom of the Netherlands v. Russian Federation), Provisional Measures, Case N 22, Dissenting opinion of Judge Golitsyn. URL: http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_No.22/Order/C22_Ord_22.11.2013_diss.op.Golitsyn_orig_Eng.pdf (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

(51/11 и 21/14)[252] и соответствовало конвенционным положениям. В «Извещениях мореплавателям» указано, что трехмильный район является «районом, опасным для плавания».

Однако, арбитраж пришел к мнению, что установленная извещениями мореплавателей 51/11 и 21/14 трехмильный район, опасный для плавания, не является «зоной безопасности» по смыслу Конвенции 1982 г.[253]

Как было указано в настоящем диссертационном исследовании ранее, ни *Женевские морские конвенции 1958 г.*, ни *Конвенция 1982 г.* не запрещают прибрежным государствам устанавливать иные виды охранных зон вокруг искусственных островов, установок и сооружений, что и было сделано на практике рядом государств. Установление таких охранных зон, к которой как раз-таки относится «район, опасный для плавания» вокруг платформы «Приразломная», прямо не противоречит современному международному праву и не запрещено действующими конвенциями. Хотя некоторые специалисты указывают на ограничение такими охранными зонами свободы судоходства.[254]

Однако, следует отметить, что на момент инцидента с судном «Arctic Sunrise» вокруг платформы «Приразломная» зона безопасности была установлена не точно. В рассмотренных «Извещениях мореплавателям» устанавливается трехмильный район, опасный для плавания, а в примечании к соответствующему пункту обоих Извещений отмечено: «судам не рекомендуется заходить в зону безопасности морской ледостойкой платформы без разрешения оператора». Таким образом, Российская

---

[252] Извещения мореплавателям 51/11 № 6618-6774 URL: https://structure.mil.ru/files/morf/military/files/NM1151.PDF (дата обращения: 9 апреля 2020 г.); Извещения мореплавателям 21/14 № 2992-3160 URL: https://structure.mil.ru/files/morf/military/files/NM_1421.PDF (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

[253] Пункт 215 Решения по существу

[254] См. *Elferink A.O.* The Arctic Sunrise Incident and the International Law of the Sea. – 2014. – P. 4. URL: http://site.uit.no/jclos/2014/02/28/hello-world/ (дата обращения: 9 апреля 2020 г.); *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. – International law institute series on international law, arbitration and practice. – Vol. 2. – 2017.– P. 204.

Федерация воспользовалась предусмотренным *Конвенцией 1982 г.* правом, тем самым установив зону безопасности вокруг платформы.

Поскольку ни в одном «Извещении мореплавателям» нет указания протяженность такой зоны и ее координаты. Ни в *Конвенции 1982 г.*, ни в применимых актах российского законодательства не предусмотрено, что установленная зона безопасности автоматически простирается на 500 метров (как это закреплено, например, в британском законодательстве, что было отмечено ранее). Таким образом, отсутствие в «Извещениях мореплавателям» координат и конкретной протяженности вокруг зоны безопасности вокруг платформы «Приразломная» явилось результатом неточного применения конвенционных положений, несмотря на то что намерение установить зону безопасности у РФ было, о чем и свидетельствуют соответствующие формулировки рассматриваемых источников.

Зона безопасности по смыслу *Конвенции 1982 г.* была установлена вокруг платформы «Приразломная» в июле 2016 г. *Приказом Минтранса России № 186 «Об установлении границы зоны безопасности вокруг искусственной установки «МЛСП «Приразломная»*.[255] В данном документе прямо указана протяженность установленной зоны безопасности, которая полностью соответствует *Конвенции 1982 г.*

Следовательно, вокруг платформы «Приразломная» зона безопасности стала действовать в полной мере лишь с июля 2016 г. с соответствующим применением к ней *Приказа Минтранса России № 285 от 10 сентября 2013 г. «Об определении мер по обеспечению безопасности судоходства в зонах безопасности, установленных вокруг искусственных островов, установок и сооружений, расположенных на континентальном шельфе Российской Федерации».*[256] При этом в качестве обеспечительной меры указан только запрет входить в зону безопасности и находиться в ней без

[255] URL: http://base.garant.ru/70715932/ (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)
[256] URL: https://minjust.consultant.ru/documents/7798?items=10 (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

получения предварительного разрешения оператора установки. Меры, которые могут быть принятый для обеспечения безопасности в случае нарушения судном установленной зоны безопасности, не определены, что является явным недостатком данного документа и правового регулирования режима зон безопасности в целом.

Право на протест. В ходе рассмотрения дела *ППТС* Нидерланды в своем меморандуме от 31 августа 2014 г.[257] указали на нарушение Российской Федерацией статьи 58 (1) *Конвенции 1982 г.* во взаимосвязи со статьей 87 (1)(a), а именно – нарушение свободы судоходства и нарушение права на протест как международно-признанное правомерное использование моря, касающееся свободы судоходства или, в качестве альтернативы, свободы заявлять протесты на море как неотъемлемый элемент свободы судоходства.

Согласно пункту 205 решения по существу, вынесенного *ППТС* 14 августа 2015 г., платформа «Приразломная» квалифицирована как «искусственный остров», к которому, соответственно, применяется статья 60 *Конвенции 1982 г.* (англ. *the Tribunal agrees with the Netherlands that the Prirazlomnaya is an «artificial island, installation or structure» to which Article 60 of the Convention applies*).[258]

Согласно пункт 227 этого же решения *ППТС* «протесты на море являются закрепленным международным правом использованием моря, касающееся свободы судоходства и вытекающее из свободы слова и свободы собраний».[259] Также *ППТС* указал, что право на протест было признано международными организациями (англ. *the right to protest at sea has been*

---

[257] Memorial of the Kingdom of the Netherlands. URL: https://pcacases.com/web/sendAttach/1406 (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

[258] Award on the merits, 14.08.2015. URL: https://pcacases.com/web/sendAttach/1438 (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

[259] *«Protest at sea is an internationally lawful use of the sea related to the freedom of navigation. The right to protest at sea is necessarily exercised in conjunction with the freedom of navigation. The right to protest derives from the freedom of expression and the freedom of assembly...»* Award on the merits, 14.08.2015. URL: https://pcacases.com/web/sendAttach/1438 (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

recognised by resolutions of international organisations), в частности, ИМО в резолюции «Обеспечение безопасности в ходе демонстраций, протестов или противостояний в открытом море» (англ. *assuring safety during demonstrations, protests or confrontations on the high seas*), а именно – «признавая права и обязательства, касающиеся проведения законных и мирных демонстраций, протестов или противостояний, а также отмечая, что в данном отношении могут быть применены иные международно-правовые документы».[260]

Однако в своем решении по существу ППТС отметил, что право на протест в море не является абсолютным и действует с ограничениями. С учетом этого, некоторые протесты не охраняются международным правом в соответствии со свободой судоходства, что влечет за собой правомерность применения прибрежным государством надлежащих мер в целях приостановления таких протестов.

К таким протестам ППТС относит «протестные действия, которые могли бы рассматриваться в качестве действий, препятствующих осуществлению суверенных прав прибрежного государства».[261] Следовательно, прибрежное государство может принимать надлежащие меры для предотвращения: « … (i) нарушений нормативных правовых актов прибрежного государства, принятых в соответствии с *Конвенцией 1982 г.;* (ii) опасных ситуаций, которые могут привести к причинению вреда здоровью, ущерба оборудованию и самим установкам; (iii) последствиям, негативно влияющим на окружающую среду; и к (iv) задержке или приостановке основных работ…”.[262] Все перечисленное, согласно ППТС, составляет

---

[260] *«Affirming the rights and obligations relating to legitimate and peaceful forms of demonstration, protest, or confrontation and noting that there are international instruments that may be relevant to these rights and obligations».* IMO Resolution MSC303(87) «Assuring Safety during Demonstrations, Protests or Confrontations on the High Seas», 17 May 2010. URL: http://www.imo.org/en/knowledgecentre/indexofimoresolutions/maritime-safety-committee-(msc)/documents/msc.303(87).pdf (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

[261] Netherlands vs. Russia (Award on the Merits). August 14, 2015. Paragraph 327, p. 82. URL: https://pcacases.com/web/sendAttach/1438 (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

[262] Ibid.

законные интересы государства.[263] Достаточно, чтобы протест подпадал под одну из категорий, чтобы быть исключенным из свободы судоходства.

С учетом вышесказанного протест, осуществленный активистами Greenpeace в исключительной экономической зоне Российской Федерации, может быть квалифицирован как протестные действия, на которые не распространяется свобода судоходства и которые составляют нарушение суверенных прав, отмеченных в решении ППТС. Данный вывод следует из того, что рассматриваемый протест привел к «задержке или приостановке основных работ», что признано ППТС в качестве основания для прибрежного государства принимать соответствующие меры. По заявлениям самих активистов, их действия были скоординированы заранее и были нацелены на то, чтобы приостановить деятельность на платформе «Приразломная».[264]

Более того, действия активистов могли привести к «последствиям, негативно влияющим на окружающую среду». Активисты Greenpeace, которые пытались с помощью альпинистского оборудования закрепиться на борту платформы, не без оснований рассматривались российскими правоохранительными органами как создающие угрозу для жизни находящихся на ней лиц и для экологической безопасности в районе расположения платформы «Приразломная». Стационарная конструкция в море является сложным объектом, который несет риски, прежде всего, экологические. Следовательно, меры, предпринимаемые государством, обладающим в отношении данной конструкции юрисдикцией, носят соответствующий характер.

Выводы. Рассмотренные инциденты нападения на стационарные морские конструкции свидетельствуют о несовершенстве действующего законодательства России и ставят вопрос о необходимости его оптимизации в части более детального урегулирования правового режима искусственных

---

[263] Ibid.

[264] *Elferink A.O.* 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. – № 2. – 2014. – P. 247.

островов, установок и сооружений на континентальном шельфе РФ и в ее исключительной экономической зоне, а также определения составов преступлений и ответственности за нарушение установленной вокруг таких установок 500-метровых зон безопасности, установления обеспечительных мер, которые могут быть приняты как оператором установки, так и властями прибрежного государства, в целях обеспечения безопасности.

Указанные выше дела, рассмотренные национальными судебными инстанциями, решения по которым были приняты против Greenpeace, свидетельствуют о более эффективном правовом регулировании правового статуса стационарных конструкций в морских пространствах под юрисдикцией США и Дании и вопросов, в первую очередь связанных с обеспечением безопасности лиц, находящихся на установках, и самих установок. В особом мнении, судья Трибунал В.В. Голицын отметил, что он осведомлен по меньшей мере о трех судебных решениях (два приняты в Нидерландах, одно – в Соединенных Штатах), которые признают действия Greenpeace, направленные против нефтегазовых платформ, незаконными и не подпадающими ни под свободу выражения, ни под свободу демонстраций.[265] Ни один из рассмотренных инцидентов с участием природоохранной организации, кроме инцидента с платформой «Приразломная», не привел к спору, рассматриваемому международными судебными органами. Хотя во всех перечисленных случаях, нарушители зон безопасности вокруг стационарных платформ были задержаны правоохранительными органами прибрежного государства.

Таким образом, не очень точное исполнение *Конвенции 1982 г.* и отсутствие в национальном законодательстве нормативных правовых актов, конкретизирующих ее положения, приводит к значительным финансовым потерям, о чем свидетельствует дело «Arctic Sunrise».

---

[265] ITLOS. The Arctic Sunrise Case (Kingdom of the Netherlands v. Russian Federation), Provisional Measures, Case N 22, Dissenting opinion of Judge Golitsyn. URL: http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_No.22/Order/C22_Ord_22.11.2013_diss.op.Golitsyn_orig_Eng.pdf (дата обращения: 9 апреля 2020 г.)

Различная практика правового регулирования по фактам нападений на морские суда и стационарные сооружения на континентальном шельфе доказала, что в данном контексте российское законодательство разработано не так предметно, как за рубежом.

Судебные запреты, выданные в США в пользу нефтяных компаний, являются примером эффективного регулирования вопросов обеспечения безопасности на самих установках и сооружениях, а также в морских пространствах, вокруг них. Важным представляется, что установление зон безопасности входит не только в компетенцию Береговой охраны США, как было рассмотрено в других главах настоящего диссертационного исследования, но также входит в юрисдикцию судебных органов. Отдельно стоит отметить возможность установления судом временной зоны безопасности в рамках судебного запрета, адресованного определенному кругу лиц. Таким образом, в случае ее нарушения прибрежное государство правомерно сможет применять соответствующие обеспечительные меры.

Кроме того, предусмотренная законодательством ответственность за нарушение зон безопасности на российском континентальном шельфе и в ее исключительной экономической зоне (статья 253 Уголовного Кодекса РФ) не решает вопроса о комплексе обеспечительных мер, которые могут быть применены к нарушителям, до того, как в судебном порядке будет разрешен вопрос о форме, в которой будет реализовываться ответственность. Предусмотренные законодательством зарубежных государств меры пресечения (арест судна, лиц и др.) по отношению к лицам, нарушившим режим допуска в зоны безопасности и на стационарные конструкции в море, придают таким мерам законный характер и позволяют предотвратить развитие данных инцидентов в межгосударственные споры.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

До принятия *Женевских морских конвенций 1958 г.* вопросы правового статуса искусственных сооружений в морских пространствах детально не решались в международном праве, прежде всего ввиду того, что строительство такого рода сложных конструкций в море не было практикой государств. В середине XX века ситуация стала меняться. Создание в море в 1949 г. Советским Союзом первых в мире искусственных сооружений островного типа («Нефтяные камни»), а также практика Нидерландов и ряда других стран по продвижению в море за счет строительства удаленных от береговой линии гидротехнических сооружений – эти реалии придали импульс работе по уточнению правового положения созданных человеком и размещенных в море стационарных объектов. Кроме того, с развитием науки и технологий, а также ввиду резких климатических изменений, перестает оставаться труднодоступным для нефтедобывающих компаний и арктический континентальный шельф, недра которого, согласно Докладу геологической службы США 2008 г., особенно богаты неразведанными ресурсами нефти и газа.

Как было показано в рамках настоящего диссертационного исследования, действующие международно-правовые нормы об искусственных островах, установках и сооружениях не обозначают их четкий международно-правовой режим, а существующая практика государств по исполнению таких норм, далекая от единообразия, показывает необходимость уточнения правового режима стационарных конструкций, причем дифференцированного, в различных по статусу морских пространствах. В работе обращено внимание на конкретное тому подтверждение. Например, вопреки четкому разграничению термина «судна» и терминов «искусственные острова, «установки и сооружения» (при совокупном анализе *Конвенции 1982 г.* и *Конвенции о МППСС 1972 г.)* затруднительно *a priori* отнести конкретную платформу, предназначенную

для добычи нефти на шельфе, либо к «искусственным островам и иным конструкциям», либо к «судну» абстрактно, вне контекста фактов. Вопрос о юридической квалификации статуса такой установки решается индивидуально в каждом конкретном случае, с учетом всех относящихся к делу обстоятельств, в контексте применимого права.

Выводы соискателя по итогам рассмотрения вопросов, обозначенных в содержании диссертации, изложены в конце соответствующих разделов.

В работе показано, в частности, что целесообразно проводить четкое правовое различие между терминами «искусственный остров», с одной стороны, и термином «установки и сооружения», с другой. Конвенционный термин «искусственные острова, установки и сооружения» – это не единый родовой термин, так как его первой составляющей присуща юридическая специфика, что было доказано автором в ходе исследования. И в российской, и в зарубежной юридической литературе на такое различие в большинстве случаев внимание не обращено, акцент делается на авторских дефинициях стационарных морских конструкций и их классификациях, а такие классификации с развитием новых технологий теряют свою актуальность.

Существующая универсальная нормативно-правовая основа в большей степени касается искусственных островов, установок и сооружений, предназначенных для разведки и разработки неживых природных ресурсов, в то время как всего лишь в нескольких статьях *Конвенции 1982 г.* говорится об использовании в иных целях, например, научно-исследовательских.

В работе также отмечено, почему особую важность приобретает уточнение правового статуса стационарных конструкций в море, созданных для разведки и разработки углеводородных ресурсов континентального шельфа, и вопросов безопасности таких конструкций, в т.ч. вопросов обеспечения безопасности в морских зонах, непосредственно прилегающих к таким сооружениям. В рамках настоящего исследования обобщена практика государств по установлению зон безопасности, предусмотренных *Конвенцией о шельфе 1958 г.* и *Конвенцией 1982 г.*, а также иных видов охранных зон.

Несмотря на позицию ряда государств о необходимости увеличения конвенционной протяженности зон безопасности (за пределы 500 метров) ввиду высокого уровня рисков, связанных с осуществляемой на стационарных конструкциях деятельностью, автором была доказана нецелесообразность международно-правовое политики, нацеленное на такое изменение.

Значимым представляется вывод, сделанный по итогам диссертационного исследования, об отличии норм *Конвенции 1982 г.* об удалении более неиспользуемых или покинутых конструкций от соответствующих норм *Конвенции о шельфе 1958 г*. Согласно последней, такие объекты «должны быть полностью убраны» (статья 5 п.5). А *Конвенцией 1982 г*. такое абсолютное требование не предусмотрено, обозначен лишь ряд критериев, применимых к удалению неиспользуемых или покинутых установок и сооружений, при допуске, что какие-то из них не будут полностью убраны. Охарактеризованные в работе рекомендации прибрежным государствам касательно удаления морских установок и сооружений (в т.ч. Резолюция Ассамблеи ИМО А.672 (16) «Руководство и стандарты по удалению морских установок и сооружений на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне» 1989 г.) эту проблему не решают. В ходе исследования автором доказываются, что в действующем международном праве пробелом является вопрос об удалении искусственных островов, более не используемых целях в общем контексте экологизации современного международного права.

В целом в результате исследования были решены все поставленные научные задачи, что позволило достичь обозначенной цели; в диссертации представлены результаты комплексного анализа современного международно-правового режима искусственных островов, установок и сооружений на континентальном шельфе.

Список литературы

I. Международные договоры и иные международно-правовые документы

1. Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа (13 декабря 1974 г.) [Электронный ресурс] // Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. URL: http://docs.cntd.ru/document/1901870

2. Венская конвенция о праве международных договоров (23 мая 1969 г.) Электронный ресурс] // Официальный сайт Организации Объединенных Наций– URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/law_treaties.shtml

3. Договор между Российской Федерацией и Королевством Норвегия о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане (15 сентября 2010 г.) [Электронный ресурс]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/902266343

4. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (10 марта 1988 г.) [Электронный ресурс] // Официальный сайт Организации Объединенных Наций– URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/maritme.shtml

5. Конвенция о континентальном шельфе (Женева. 29 апреля 1958 г.) [Электронный ресурс]. – URL: http://docs.cntd.ru/document/1900370

6. Конвенция о Международной организации спутниковой связи (ИНМАРСАТ) (Лондон, 3 сентября 1976 г.) [Электронный ресурс] // Информационно-правовой портал «ГАРАНТ.РУ» – URL: http://base.garant.ru/2540341/

7. Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновения судов в море (МППСС-72) (20 октября 1972 г.) [Электронный ресурс] // Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. URL: http://docs.cntd.ru/document/1901005

8. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (10 декабря 1982 г.) [Электронный ресурс] // Официальный сайт Организации Объединенных Наций– URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf

9. Конвенции по защите морской среды Северо-Восточной Атлантики (ОСПАР) (22 сентября 1992 г.) [Электронный ресурс] // Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. URL: http://docs.cntd.ru/document/901916570

10. Конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) (1 ноября 1974 г.) [Электронный ресурс] // Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. URL: http://docs.cntd.ru/document/901765675

11. Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов (29 декабря 1972 г.) [Электронный ресурс] // Официальный сайт Организации Объединенных Наций– URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/dumping.shtml

12. Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству (30 ноября 1990 г.) [Электронный ресурс] // Официальный сайт Организации Объединенных Наций– URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/oil_pollution_preparedness.shtml

13. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов, измененная Протоколом 1978 г. к ней (МАРПОЛ 73/78) (2 ноября 1973 г.) [Электронный ресурс] // Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. URL: http://docs.cntd.ru/document/901764502

14. Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС) (12 декабря 2002 г.) [Электронный ресурс] // Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. URL: http://docs.cntd.ru/document/902019001

15. Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе (10 марта 1988 г.) [Электронный ресурс] // Официальный сайт Организации Объединенных Наций– URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/shelf_security.shtml

16. Протокол об изменении Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г. (7 ноября 1996 г.) [Электронный ресурс] // Официальный сайт Организации Объединенных Наций– URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/protocol_sea_waste.shtml

17. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (29 November 1969) URL: http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx

18. International Convention relating to intervention on the high seas in cases of oil pollution casualties (29 November 1969) URL: http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-Relating-to-Intervention-on-the-High-Seas-in-Cases-of-Oil-Pollution-Casualties.aspx

19. IMO Resolution A.621 (15) «Measures to prevent infringement of safety zones around offshore installations or structures (19 November 1987) URL: http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.621(15).pdf

20. IMO Resolution A.671 (16) Safety zones and safety of navigation around offshore installations and structures (19 October 1989) URL: http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22502&filename=A671.pdf

21. IMO Resolution A.672 (16) Guidelines and Standards for the Removal of Offshore Installations and Structures) (19 October 1989) URL:

http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.672(16).pdf

22. IMO Resolution A.1023 (26) Code for the construction and equipment of mobile offshore drilling units, 2009 (2009 MODU Code) (2 December 2009) URL: http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=29983&filename=A1023(26).pdf

23. IMO Resolution A.1079 (28) Recommendations for the training and certification of personnel on mobile offshore units (MOUs) (4 December 2013) URL: http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.1079(28).pdf

24. London Convention and Protocol/UNEP Guidelines for the Placement of Artificial Reefs. 2009. URL: http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/LCLP/Publications/Documents/London_convention_UNEP_Low-res-Artificial%20Reefs.pdf

25. OSPAR Decision 98/3 on the Disposal of Disused Offshore Installations (July 1998). URL: https://www.ospar.org/documents?v=6875

26. *Specific Guidelines for Assessment of Platforms or Other Man-Made Structures at Sea* (1997). URL: https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2019/02/2000-Specific-Guidelines-for-Assessment-of-Platforms-or-Other-Man-Made-Structures-at-Sea-1.pdf

II. Применимые законы и иные правовые акты Российской Федерации

27. Постановление Правительства РФ № 395 «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации» (30 июля 2004 г.) [Электронный ресурс] // Информационно-правовой портал «ГАРАНТ.РУ». URL: http://base.garant.ru/187263/

28. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 13 октября 2010 г. № 21 «О применении положений главы XI-2 Международной

конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. и Международного кодекса по охране судов и портовых средств в отношении стационарных и плавучих платформ, морских передвижных буровых установок, которые находятся на месте разработки континентального шельфа Российской Федерации» (13 октября 2010 г.) [Электронный ресурс] // Информационно-правовой портал «ГАРАНТ.РУ». URL: http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/12080350/

29. Федеральный закон № 15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности» (3 февраля 2014 г.) [Электронный ресурс] // Информационно-правовой портал «ГАРАНТ.РУ». URL: http://base.garant.ru/70581422/

30. Федеральный закон № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (9 февраля 2007 г.) [Электронный ресурс] // Информационно-правовой портал «ГАРАНТ.РУ». URL: http://base.garant.ru/12151931/

31. Федеральный закон № 187-ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерайии» (30 ноября 1995 г.) [Электронный ресурс] // Информационно-правовой портал «ГАРАНТ.РУ». URL: http://base.garant.ru/10108686/

32. Федеральный закон № 191-ФЗ «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» (17 декабря 1998 г.) [Электронный ресурс] // Информационно-правовой портал «ГАРАНТ.РУ». URL: http://base.garant.ru/179872/

33.Федеральный закон № 195-ФЗ «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (30 декабря 2001 г.) [Электронный ресурс] // Информационно-правовой портал «ГАРАНТ.РУ». URL: http://base.garant.ru/12125267/

34. Федеральный закон № 256-ФЗ «О безопасности объектов топливно-энергетического комплекса». (21 июля 2011 г.) [Электронный ресурс] //

Информационно-правовой портал «ГАРАНТ.РУ». URL: http://base.garant.ru/12188188/

35. Постановление Правительства РФ № 395 «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации» (30 июля 2004 г.) [Электронный ресурс] // Информационно-правовой портал «ГАРАНТ.РУ». URL: http://base.garant.ru/187263/

III. Законодательные и иные нормативные акты иностранных государств

36. Закон Гренландии о минеральных ресурсах, 2009 г. – *Greenland Parliament Act on mineral resources* (Дания). URL: https://govmin.gl/wp-content/uploads/2020/05/Unofficial-translation-of-unofficial-consolidation-of-the-Mineral-Resources-Act.pdf

37. Закон о внешнем континентальном шельфе, 1953 г. – *Outer Continental Shelf Lands Act* (США). URL: https://www.law.cornell.edu/uscode/text/43/chapter-29/subchapter-III

38. Закон о безопасности морского транспорта и морских установок, 2003 г. – *Maritime Transport and Offshore Facilities Security Act* (Австралия). URL: https://www.legislation.gov.au/Details/C2018C00181

39. Закон о безопасности на море, 2015 г. – *Offshore Safety Act* (Дания). URL: https://amid.dk/media/3017/125-offshore-safety-act-update-2.pdf

40. Закон о загрязнении нефтью, 1990 г. – *Oil Pollution Act* (США). URL: https://www.law.cornell.edu/uscode/text/33/chapter-40

41. Закон о затопляемых при приливе землях, 1953 г. – *Submerged Lands Act* (США). URL: https://www.law.cornell.edu/uscode/text/43/chapter-29

42. Закон о континентальном шельфе, 2005 г. – *Continental Shelf Act* (Дания). URL: https://www.ecolex.org/details/legislation/continental-shelf-act-no-1101-of-2005-lex-faoc026143/

43. Закон о морских пространствах, 1996 г. – *Oceans Act* (Канада). URL: https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/o-2.4/

44. Закон о морских установках, 1987 г. – *Sea Installations Act* (Австралия). URL: https://www.legislation.gov.au/Details/C2018C00044

45. Закон о морском судоходстве, 2014 г. – Ley de Navegación Marítima (Испания). URL: https://www.boe.es/buscar/pdf/2014/BOE-A-2014-7877-consolidado.pdf

46. Закон о морях и затопляемых при приливе землях, 1973 г. – *Seas and Submerged Lands Act* (Австралия). URL: https://www.legislation.gov.au/Details/C2008C00399

47. Закон о нефтяной деятельности, 1987 г. – *Petroleum Act* (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии). URL: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1987/12

48. Закон о нефтяной деятельности, 1996 г. – *Act relating to petroleum activities* (Норвегия). URL: https://www.npd.no/en/regulations/acts/act-29-november-1996-no2.-72-relating-to-petroleum-activities/

49. Закон о нефти, 1998 г. – *Petroleum Act* (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии). URL: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1998/17/contents

50. Закон о хранении нефти и парникового газа в море, 2006 г. – *Offshore Petroleum and Greenhouse Gas Storage Act* (Австралия). URL: https://www.legislation.gov.au/Details/C2018C00151

51. Закон об углеводородах, 1998 г. – Ley del Sector de Hidrocarburos (Испания). URL: https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1998-23284

52.Конституция Норвегии, 1814 г. – *The Constitution* (Норвегия) URL: https://www.stortinget.no/en/Grunnlovsjubileet/In-English/The-Constitution---Complete-text/

53. Королевский указ 1027/1989 о флагах, регистрации судов и судом реестре, 1989 г. – *Real Decreto sobre Abanderamiento, Matriculación de Buques y Registro Marítimo* (Испания). URL: https://www.boe.es/buscar/pdf/1989/BOE-A-1989-19704-consolidado.pdf

54. Положения о морских установках и трубопроводных работах, 1995 г. – *Offshore Installations and Pipeline Works Regulations* (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии). URL: http://www.legislation.gov.uk/uksi/1995/738/made

55. Положение об обозначении стационарных нефтяных установок, 2013 г. – *Provisions related to the marking of permanently located facilities in the petroleum industry* (Норвегия). URL: https://www.kystverket.no/globalassets/regelverk/for-petroleumsinnretninger/nyebestemmelsereng22012018.pdf

56. Положения об охране здоровья, безопасности и защите окружающей среды при осуществлении нефтяной деятельности и на некоторых сухопутных установках, 2010 г. – *Regulations relating to health, safety and the environment in the petroleum activities and at certain onshore facilities* (Норвегия). URL: https://www.ptil.no/en/regulations/all-acts/?forskrift=158

57. Приказ министра энергетики № 657 «О зонах безопасности и зонах для соблюдения порядка и предотвращения опасности», 1985 г. – *Order on safety zones and zones for observing order and preventing danger* (Дания). URL: https://www.dma.dk/Vaekst/Rammevilkaar/Legislation/Orders/Order%20on%20safety%20zones%20and%20zones%20for%20observing%20order%20and%20preventing%20danger.pdf

58. Уголовный Кодекс Норвегии, 2005 г. – *The Penal Code* (Норвегия). URL: https://lovdata.no/dokument/NLE/lov/2005-05-20-28

IV. Литература на русском языке

59. *Богуш Г.И.* Дело судна «Арктик Санрайз» в Международном трибунале по морскому праву. – Международное правосудие. – №1 (9). – 2014. – С. 3-10.

60. *Васильева А.А.* Международно-правовые последствия исчезновения территорий государств: Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. – Москва, 2018. – 26 с.

61. *Вылегжанин А.Н., Крымская К.В*. Международно-правовой режим искусственных островов и иных стационарных конструкций в море. – Московский журнал международного права. – № 2. – 2018. — С. 42-57.

62. *Вылегжанин А.Н., Москва У.* Международно-правовые начала управления трансграничными трубопроводами. – Право и управление. XXI век. – № 3 (36). – 2015. – С. 62-69.

63. *Вылегжанин А.Н., Салыгин В.И., Крымская К.В.* Трансграничное недропользование: Международно-правовые механизмы неконфликтной политики государств. – Международные процессы. – № 3. – 2020. – С. 23-41.

64. *Герайбеков С.О*. Проблема определения статуса искусственных островов, установок и сооружений в современном международном морском праве: Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. – М., 1977: Академия наук СССР. Институт государства и права. – 18 с.

65. *Герайбеков С.О*. Проблема определения статуса искусственных островов, установок и сооружений в современном международном морском праве: Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. – М., 1977: Академия наук СССР. Институт государства и права. – 167 с.

66. *Гудев П.А.* Политика США в Мировом океане. – Международные процессы. – Том 14. – № 1 (44). – 2016. – 107 с.

67. *Захарова Л.И.* Решение по делу «Arctic Sunrise» об установлении предварительных мер, вынесенное Международным трибуналом по морскому праву (Королевство Нидерланды против Российской Федерации). – Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). – № 6. – 2015. – С. 82-86.

68. *Крымская К.В.* Правовые вопросы удаления стационарных конструкций в море. – Горный информационно-аналитический бюллетень: Физико-химическая геотехнология – инновации и тенденции развития. — № 3-1. – 2021.– С. 174-186.

69. *Крымская К.В.* Установление зон безопасности вокруг стационарных морских установок на континентальном шельфе (правовые вопросы). – Право и управление. XXI век. – № 2 (51). – 2019. – С. 52-59.

70. *Крымская К.В., Лобанов А.В., Першин Н.В., Бесага Ю.В., Товстенко Г.В*. Правовой статус подводного добычного комплекса на Киринском газоконденсатном месторождении (правовые вопросы обеспечения безопасности). – Газовая промышленность. – № 3. – 2021. – С. 22-30.

71. *Лазарев М.И.* Правовой режим морских буровых и иных установок. – М.: Институт государства и права АН СССР. – 1972. – С. 185.

72. *Марков В.Ю*. Искусственные сооружения в море. – Международное морское право: Справочник // Под ред. Г.С. Горшкова. – М.: Военное издательство. – 1985. – С. 217-228.

73. *Мохова Е.М.* Некоторые вопросы правового регулирования искусственных островов, установок и сооружений // Международное морское право. Статьи памяти А. Л. Колодкина = International law of the Sea. Essays in memory of A.L. Kolodkin / Сост. Р.А. Колодкин, С.М. Пунжин. – М.: Статут. – 2014. – С. 394-413.

74. *Панкратова М.Е., Буев С.А., Рашева Н.Ю*. Правовой анализ ареста судна «Arctic Sunrise» в акватории арктического шельфа России // Вопросы российского и международного права, Том 7, № 11А. – 2017. – С. 135-145.

75. *Скаридов А.С.* Морское право. В 2 т. Том 1: Международное публичное морское право. Учебник для бакалавриата и магистратуры. – Москва: ЮРАЙТ. – 2018. – 402 с.

76. *Толстых В.Л.* Решение по делу «Арктик Санрайз» от 14 августа 2015 года и комментарий к нему. – Евразийский юридический журнал. – №1 (92). – 2016. – С. 101-105.

V. Литература на иностранных языках

77. *Abraham P.D.* Decommissioning of Oil and Gas Facilities off the East Coast of Canada: an Analysis Based on the International Legal Context and

Regulatory Decision-Making Theory. – Alberta: University of Calgary, 2002. – 216 p.

78. Annulaire de l'Institut de Droit International. – Volume 26, Session d'Oxford. – Paris: PEDONE, 1913. – xxi+726 p.

79. Annulaire de l'Institut de Droit International. Volume 59, Tome I, Session de Dijon. – Paris, PEDONE, 1981. – x+293 p.

80. *Awe A.* Development of transboundary offshore oil and gas resources. 2014. [Электронный ресурс]. URL: http://www.academia.edu/8749552/DEVELOPMENT_OF_TRANSBOUNDARY_OFFSHORE_OIL_AND_GAS_RESOURCES_AN_ANALYSIS_OF_USA_MEXICO_TRINIDAD_and_TOBAGO_VENEZUELA_AUSTRALIA_INDONESIA_AND_AUSTRALIA_EAST_TIMOR

81. *Beckman R.* Global Legal Regime on the Decommissioning of Offshore Installations and Structures / The Regulation of Continental Shelf Development: Rethinking International Standards [ed. by M.H. Nordquist] – Brill | Nijhoff, 2013. – P. 259-280.

82. *Bernhardt R.* Encyclopaedia of Public International Law, Volume 11. – Amsterdam: North-Holland Publishing Company, 1989 – 353 p.

83. *Caron D., Scheiber H.* Bringing New Law to Ocean Waters. – Leiden and Boston: Martunus Nijhoff Publishers, 2004. – 497 p.

84. *Churchill R.R., Lowe A.V.* The Law of the Sea (3rd ed.) – Manchester: Manchester University Press, 1999. – xlix+494 p.

85. *Commentary to the articles concerning the law of the sea*. Yearbook of the International Law Commission, Volume II. Documents of the eighth session including the report of the Commission to the General Assembly. – 1956. – 299 p. [Электронный ресурс] URL: http://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1956_v2.pdf

86. *Dipla H.* Le régime juridique des îles dans le droit international de la mer. 1984. [Электронный ресурс] URL: https://books.openedition.org/iheid/4300#notes

87. *Elferink A.O.* Artificial Islands, Installations and Structures. 2013. [Электронный ресурс] URL: https://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e247

88. *Elferink A.O.* 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, 29(2). – Brill | Nijhoff, 2014. – P. 244-289.

89. *Elferink A.O.* The Arctic Sunrise Incident and the International Law of the Sea. – K. G. Jebsen Centre for the Law of the Sea, 2014. [Электронный ресурс] URL: http://site.uit.no/jclos/2014/02/28/hello-world/

90. *Esmaeili H.* The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law. – London: Routledge, 2001. – 320 p.

91. *Fam M.L., Konovessis D., Ong L.S., Tan H.K.* A Review of Offshore Decommissioning Regulations in Five Countries – Strength and Weakness / Ocean Engineering, Vol. 160. – 2018. – P. 244-263.

92. *Galea F.* Artificial islands in the Law of the Sea: dissertation presented by in partial fulfilment of the requirement for the Degree of Doctor of Laws. – Malta, 2009. – 145 p.

93. *Gao Z.* Environmental Regulation of Oil and Gas. – London: Kluwer Law International, 1998. – 672 p.

94. *Gomez-Robledo Verduzco A.* Métodos de delimitación en derecho del mar y el problema de las «islas». [Электронный ресурс] URL: https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-comparado/article/view/3558/4264

95. *Hamzah B.A.* International Rules on Decommissioning of Offshore Installations: Some Observations / Marine Policy, Vol. 27, No. 4. – 2003. – P. 339-348.

96. *Jessup P.C.* The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction. New York: G. A. Jennings Co., 1927. – xxxviii+548 p.

97. *Kashubsky M.* Offshore Oil and Gas Installations Security. – Informa Law from Routledge, 2015. – 520 p.

98. *Kashubsky M., Morrison A.* Security of offshore oil and gas facilities: exclusion zones and ships' routeing // Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs. – Vol. 5, Issue 1. – 2013.– P. 1-10.

99.*Kraska J., Pedrozo R.* International Maritime Security Law. – Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2013. – 939 p.

100. *Ludeña S.A*. Plataformas Petroleras y Seguridad Privada en el Derecho Español: una Aproximación // Revista Derecho & Sociedad. – № 47. – 2016. – P. 407-416.

101. *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, No. 29. – Leiden: Brill | Nijhoff, 2014. – P. 480-520.

102. *Martin T.* Decommissioning of International Petroleum Facilities Evolving Standards & Key Issues. [Электронный ресурс] URL: https://pdfs.semanticscholar.org/55d9/2e86d36c3ad3fb9b5d9f07eb85407acc45e4.pdf

103. *Molenaar E.J.* The 1996 Protocol to the 1972 London Convention / International Journal of Marine and Coastal Law 12 (3) – Brill | Nijhoff, 1997. – P. 396-403.

104. *Mouton M.V.* The Continental Shelf. – The Hague: Martinus Nijhoff, 1952. – xi+367 p.

105. *Münch F*. Les îles artificielles et les installations en mer. 1976. [Электронный ресурс] URL: https://www.zaoerv.de/38_1978/38_1978_3_4_a_933_958.pdf

106. *Nandan S.N., Kraska J.* UNCLOS 1982 Commentary: Supplementary Documents. / Ed.-in-Chief *Nordquist M.*Martinus Nijhoff Publishers. – Leiden, Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2012. – 936 p.

107. *Nandan S.N., Rosenne S.* United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, A commentary, Volume II. / Ed.-in-Chief *M. Nordquist* – Dordrecht/Boston/London/: Martinus Nijhoff Publishers, 1993. – xlvii + 1040 p.

108. *Nandan S.N., Rosenne S.* United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. A Commentary. Vol. III. / Ed.-in-Chief *Nordquist M.* – The Hague/London/Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 1995. – 867 p.

109. New Russian Technologies for Hydrocarbon Development on the Continental Shelf / Supervised by the Deputy Minister of Energy of the Russian Federation, *K. Molodtsov*. – Moscow: Development technologies LLC, 2016. – 208 p.

110. *Oda S.* Fifty Years of the Law of the Sea: with a Special Section on the International Court of Justice: Selected Writings of Shigeru Oda, Judge of the International Court of Justice – The Hague, New York: Kluwer Law International, 2003. – 832 p.

111. *Ole N., Faga H.P.* Assessing the Impact of the Brent Spar Incident on the Decommissioning Regime in the North East Atlantic. 2017. – Hasanuddin Law Review, 3(2). – P. 145. [Электронный ресурс] URL: https://www.researchgate.net/publication/319109547_Assessing_the_Impact_of_the_Brent_Spar_Incident_on_the_Decommissioning_Regime_in_the_North_East_Atlantic

112. *Papadakis N.* The International Legal Regime of Artificial Islands, Leyden: A.W. Sijthoff, 1977. – 276 p.

113. *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 / Ed. by *I.A. Laird, B. Sabahi, A.M. Whitesell* – New York: JURIS, 2017. – P. 197-213.

114. *Parmentier R.* Greenpeace and the Dumping of Wastes at Sea: A Case of Non-Actors Intervention in International Affairs / International Negotiation 4(3) – Brill Academic Publishers, 1999. – P. 435-457.

115. *Soons A.* Artificial Islands and Installations in International Law / Occasional Paper Series (Occasional Paper No. 22) – Law of the Sea Institute: University of Rhode Island, 1974. – 43 p.

116. *Symmons C.R.* The Maritime Zones of Islands in International Law. – Hague: Martunus Nijhoff Publishers, 1979. – 307 p.

117. *Techera E.J., Chandler J.* Offshore Installations, Decommissioning and Artificial Reefs: Do Current Legal Framework Best Serve the Marine Environment? / Marine Policy, No. 59. – 2015. – P. 53-60.

118. UN Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea. Baselines: An Examination of the Relevant Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea, Appendix I (Glossary of Technical Terms) – No. E.88.V.5. – 1989. – 70 p.

119. *Van Logchem Y.* The Status of a Rule of Capture Under International Law of the Sea with Regard to Offshore Oil and Gas Resource Related Activities. // Michigan State International Law Review. – Vol. 26, Issue 2. – 2018. – P. 195-244.

120. *Vylegzhanin A.N.* Constant and Changing Components of the Arctic Regime / The Arctic and World Order (eds. K. Spohr, D.S. Hamilton). – Washington DC: Foreign Policy Institute, 2020. – P. 251-266.

121. *Warbrick C., McGoldrick D., Kirk E.* Ospar Decision 98/3 and the Dumping of Offshore Installations / International & Comparative Law Quarterly, Volume 48, Issue 2. – Cambridge: Cambridge University Press, 1999. – P. 458-464.

122. *Westlake J.* International Law. Part I: Peace. – London: Cambridge University Press, 1910. – 343 p.

123. *Winkler T.* Les Iles Artificielles en Droit de la Mer. [Электронный ресурс] URL: http://m2dit.e-monsite.com/medias/files/les-i-les-artificielles-en-droit-de-la-mer.pdf

124. *Young O.R., Berkman P.A., Vylegzhanin A.N.* Governing Arctic Seas: Regional Lessons from the Bering Strait and Barents Sea, Volume 1.– Springer, Cham, 2019. – xlii+358 p.

125. *Zohourian M*. The Real Nature of Artificial Islands, Installation and Structures from Perspective of Law of the Sea / Asia-pacific Journal of Law, Politics and Administration. – Vol. 2, No. 1. – Sandy Bay, Tas.: Global Vision School, 2018. – P. 13-26.

VI. Иные документы на иностранных языках:

126. Australian Government response to the Report by the Inspector of Transport Security on the Offshore Oil and Gas Resources Sector Security Inquiry. – May 2013. [Электронный ресурс] URL: https://www.homeaffairs.gov.au/transport-security/files/government-response-inspectors-report.pdf

127. Award on the merits / In the Matter of the Arctic Sunrise Arbitration (the Kingdom of the Netherlands and the Russian Federation) – 14 August, 2015. [Электронный ресурс] URL: https://pcacases.com/web/sendAttach/1438

128. Certain Legal Aspects Concerning the Delimitation of the Territorial Waters of Archipelagos. Extract from the Official Records of the United Nations Conference on the Law of the Sea, Volume I (Preparatory Documents). [Электронный ресурс] URL: http://legal.un.org/diplomaticconferences/1958_los/docs/english/vol_1/a_conf13_18.pdf

129. CMI NEWSLETTER, January/April 2004, Convention on Offshore Units, Artificial Islands and Related Structures Used in the Exploration for and Exploitation of Petroleum and Seabed Mineral Resources (May 2001 Draft). [Электронный ресурс] URL: https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/2004-1.pdf

130. Declaration upon ratification of the United Nations Convention on the Law of the Sea submitted 28 June 1996. [Электронный ресурс] URL:

http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm#Netherlands%20Upon%20ratification

131. Decommissioning Insight. Oil & Gas UK. – 2018. [Электронный ресурс] URL: https://oilandgasuk.cld.bz/Decommissioning-Insight-2018/44/

132. Developments in Australian Offshore Decommissioning – 2018. [Электронный ресурс] URL: http://www.hfw.com/downloads/HFW-Developments-in-Australian-Offshore-Decommissioning-March-2018.pdf

133. 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. Maritime Safety Committee, 84th session, agenda item 22 (MSC 84/22/4). – 2008.

134. Department of Defense Report to Congress «Annual Freedom of Navigation Report». – 2018. [Электронный ресурс] URL: https://policy.defense.gov/Portals/11/Documents/FY18%20DoD%20Annual%20FON%20Report%20(final).pdf?ver=2019-03-19-103517-010

135. Document A.CONF.62/C.2/L.21/Rev.1 (1974). Nigeria: revised draft articles on the exclusive economic zone. [Электронный ресурс] URL: http://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_los/vol3.shtml

136. European Marine Board Policy Brief «Decommissioning of offshore man-made installations: taking an ecosystem approach» – № 3. – April, 2017. [Электронный ресурс] URL: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=7&ved=2ahUKEwiayomI6PDiAhUPcZoKHYpoCecQFjAGegQIABAC&url=http%3A%2F%2Fwww.marineboard.eu%2Ffile%2F551%2Fdownload%3Ftoken%3Dc6_j_Eey&usg=AOvVaw2T2GXsBDQJcHxxTFOwsrSk

137. Guidance Note: Petroleum Safety Zones and the Area to Be Avoided. – October, 2016. [Электронный ресурс] URL: https://www.nopsema.gov.au/assets/Guidance-notes/A494246.pdf

138. Memorandum by W. Schücking. Report of the Sub-committee // Committee of Experts for the Progressive Codification of International Law

(League of Nations). [Электронный ресурс] URL: https://biblio-archive.unog.ch/Dateien/CouncilMSD/C-44-M-21-1926-V_EN.pdf

139. Memorandum in support of motion for temporary restraining order and preliminary injunction / SHELL OIL COMPANY v. GREENPEACE, INC. [Электронный ресурс] URL: https://pugetsoundblogs.com/waterways/files/2012/06/Memorandum-in-support-of-motion.pdf

140. Memorial of the Kingdom of the Netherlands / In the Matter of the Arctic Sunrise Arbitration (the Kingdom of the Netherlands and the Russian Federation). [Электронный ресурс] URL: https://pcacases.com/web/sendAttach/1406

141. Offshore Oil and Gas Resources Sector Security Inquiry / Office of the Inspector of Transport Security, Department of Infrastructure and Transport, Australia Government. – 2012. [Электронный ресурс] URL: https://www.homeaffairs.gov.au/transport-security/files/offshore-oil-gas-resources-sector-security-inquiry.pdf

142. Order granting motion for preliminary injunction (Within United States Territorial Waters and Ports) / SHELL OFFSHORE INC., a Delaware corporation, and SHELL GULF OF MEXICO INC., a Delaware corporation, v. GREENPEACE, INC., a California corporation. [Электронный ресурс] URL: https://cases.justia.com/federal/district-courts/alaska/akdce/3:2012cv00042/47761/87/0.pdf?ts=1411516040

143. Order granting motion for preliminary injunction / SHELL OFFSHORE INC., a Delaware corporation, and SHELL GULF OF MEXICO INC., a Delaware corporation, v. GREENPEACE, INC., a California corporation. [Электронный ресурс] URL: https://cases.justia.com/federal/district-courts/alaska/akdce/3:2015cv00054/53203/111/0.pdf?ts=1431151359

144. Order granting plaintiff's motion for temporary restraining order and scheduling hearing / SHELL OIL INC., a Delaware corporation v. GREENPEACE, INC., a California corporation. [Электронный ресурс] URL:

https://cases.justia.com/federal/district-courts/alaska/akdce/3:2012cv00042/47761/27/0.pdf?ts=1543542149

145. Order re all pending motions / Shell Offshore Inc. v. Greenpeace, Inc. [Электронный ресурс] URL: https://casetext.com/case/shell-offshore-inc-v-greenpeace-1

146. Report of the 13th Consultative Meeting of Contracting Parties to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (ldc 13/15, l) – December, 1990. – 73 p.

147. Report to the maritime safety committee. Sub-committee on safety of navigation, 53rd session, agenda item 22 (NAV 53/22). – 2007. – 214 p.

148. Report to the maritime safety committee. Sub-committee on safety of navigation, 56th session, agenda item 20 (NAV 56/20). – 2010. – 117 p.

149. Routeing of ships, ship reporting and related matters. 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). Sub-committee on safety of navigation, 53rd session, agenda item 3 (NAV 53/3). – February, 2007.

150. Schedules of Points drawn up by the Preparatory Committee for Submission to the Governments. – 1928. [Электронный ресурс] URL: https://biblio-archive.unog.ch/Dateien/CouncilMSD/C-44-M-21-1928-V_EN.pdf

151. Shell Offshore Inc. and Shell Gulf of Mexico Inc. v. Greenpeace, Inc. [Электронный ресурс] URL: https://www.thestranger.com/images/blogimages/2015/04/14/1429051382-_1_-_shell_verified_complaint.pdf

152. The Arctic Sunrise Case (Kingdom of the Netherlands v. Russian Federation), Provisional Measures, Case N 22, Dissenting opinion of Judge Golitsyn. [Электронный ресурс] URL: http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_No.22/Order/C22_Ord_22.11.2013_diss.op.Golitsyn_orig_Eng.pdf

153. The Arctic Sunrise Case (Kingdom of the Netherlands v. Russian Federation), Provisional Measures, Case N 22, Order, 22 November 2013. [Электронный ресурс] URL: http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_No.22/Order/C22_Ord_22_11_2013_orig_Eng.pdf