



DOI: 10.22363/2313-2337-2019-23-4-510-532

Научная статья

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ СТАТУС ПЛАВУЧИХ НЕФТЕГАЗОВЫХ УСТАНОВОК

Н.С. Абрамов¹

Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова
119991, Москва, Россия, ул. Ленинские горы, д. 1, стр. 13

Плавающие нефтегазовые установки — ключевые инфраструктурные объекты морской нефтегазовой промышленности. Благодаря своей мобильности такие установки могут использоваться многократно; сегодня они способны обеспечить полный цикл освоения шельфовых месторождений — разведку, добычу, хранение и отгрузку нефтепродуктов. Между тем столь широкий функционал плавучих установок затрудняет определение их международно-правового статуса.

По смыслу Конвенции ООН по морскому праву 1982 года международно-правовой статус плавучих нефтегазовых установок неясен. Неопределенность объясняется дуалистической природой этой категории морских объектов. С одной стороны, плавучие установки являются «установками» при проведении разведки или разработки ресурсов морского дна, а с другой, — подпадают под категорию «судов», осуществляя навигацию. Отнесение плавучих установок к той или иной категории имеет важное значение, поскольку обуславливает выбор юрисдикции, влияет на применимость принципов морского права и требований международных договоров.

Цель статьи — провести анализ положений международного права, которые определяют международно-правовой статус плавучих нефтегазовых установок, оценить их оптимальность для современной практики и обосновать предложения по их совершенствованию. Для достижения этих целей в статье прослеживается развитие положений о международно-правовом статусе плавучих нефтегазовых установок в контексте режимов Женевских конвенций по морскому праву 1958 года и Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, а также сопоставляются подходы к определению статуса плавучих установок для целей и задач различных конвенций, применимых к тем или иным аспектам их эксплуатации.

В статье рассматриваются группы конвенций, по смыслу которых плавучие и стационарные установки отождествляются с судами; исключительно плавучие установки относятся к категории судов; плавучие и стационарные установки выделяются в специальную правовую категорию; плавучие установки относятся к категории «судов» при осуществлении навигации, а к категории «установок» в момент разведки и разработки месторождений (дуалистический подход).

Автор приходит к выводу о недопустимости дифференциации подходов к определению статуса плавучих нефтегазовых установок для различных целей и задач международно-правового

¹ © Абрамов Н.С., 2019.



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>

регулирования. В качестве решения проблемы дифференциации обосновывается целесообразность унификации концепции дуалистического подхода, намечаются пути ее совершенствования, вносятся рекомендации по интеграции унифицированного дуалистического подхода в систему международно-правового регулирования.

Ключевые слова: международное морское право, международно-правовой статус, искусственные установки и сооружения, суда, плавучие нефтегазовые установки, разведка и разработка континентального шельфа

ВВЕДЕНИЕ

В 90-е годы с началом освоения глубоководных шельфовых месторождений нефти и газа возведение традиционных установок, закрепленных на морском дне посредством стальных и железобетонных оснований, оказалось технологически непригодным и экономически нецелесообразным. Именно это стало причиной появления плавучих установок, которые не только сделали возможной разведку и разработку глубоководных месторождений, но и, в отличие от стационарных платформ, сооружаемых для долговременной работы на одном месторождении, могли эксплуатироваться многократно, перемещаясь по морю самостоятельно или посредством буксировки.

Современный мировой флот плавучих нефтегазовых установок составляют морские объекты, различающиеся как по способам стабилизации на поверхности моря, так и по набору выполняемых функций. Для целей статьи определим, что категория «плавучие нефтегазовые установки» включает в себя следующие выделяемые в технической литературе морские объекты (Borodavkin, 2006:108–109; Perfilov, Gabova, Tomareva, Kanavec, 2017:6; Paik, Thayamballi, 2007:6, 74; Speight, 2015:91–93, 75, 384):

1. Самоподъемные плавучие платформы (англ. *Jackup Platform*);
2. Платформы на натяжных связях (англ. *Tension Legs Platforms*);
3. Полупогружные буровые установки (англ. *Semi-submersible*);
4. Платформы типа «SPAR» (англ. *Single Point Anchor Reservoir*);
5. Плавучие установки для добычи хранения и отгрузки нефти (англ. *Floating Production, Storage and Offloading Unit*);
6. Буровые суда (англ. *Drillships*).

С началом эксплуатации плавучих установок в пределах континентального шельфа и исключительной экономической зоны (далее — ИЭЗ) — пространствах со «смешанным» правовым режимом (Bekyashev, 2009:546) — оказалась очевидной проблема, связанная с определением их международно-правового статуса. Эта неопределенность обусловлена тем, что данная категория морских объектов совместила в себе характеристики традиционных искусственных установок и морских судов. В контексте режима Конвенции ООН по морскому праву 1982 года (далее — Конвенция 1982 года) это поставило вопрос о том, каким образом правовое положение плавучих нефтегазовых установок следует соотносить со международно-правовым статусом «судов» и «установок и сооружений».

Проблема правового положения плавучих установок имеет принципиальное значение для правового регулирования, применимого к различным аспектам их эксплуатации. Так, в силу международно-правового статуса, характеризующего сам факт подчинения морских объектов суверенитету и юрисдикции (Molodcov, 1987:47; Kolodkin, Guculyak, Bobrova, 2007:47), государства обладают правом устанавливать соответствующие законы и правила, а также принимать меры в целях обеспечения их выполнения. Кроме того, международно-правовой статус плавучих установок обуславливает применимость принципов морского права и требований международных договоров.

Проведем анализ положений международного права, определяющих статус плавучих установок, проследив развитие применимых норм в рамках Конвенции 1982 года (II–III), а также комплекса международных договоров, содержащих требования, применимые к тем или иным аспектам их эксплуатации (IV–VII).

РАЗВИТИЕ ПОЛОЖЕНИЙ О МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОМ СТАТУСЕ ПЛАВУЧИХ НЕФТЕГАЗОВЫХ УСТАНОВОК

Первые универсальные положения о правовом статусе морских установок получили закрепление в Женевских конвенциях по морскому праву 1958 года. Во всех них категория «установки и сооружения» используется наряду с такими категориями, как «острова» и «суда». По смыслу конвенций 1958 года отнесение морских объектов к той или иной категории подразумевало различные правовые последствия, что свидетельствует о появлении отдельной категории «установки и сооружения» и позволяет утверждать о возникновении самостоятельного международно-правового статуса для таких объектов. Женевская конвенция о континентальном шельфе 1958 года сыграла определяющую роль в становлении международно-правового статуса морских установок: на универсальном уровне был провозглашен ключевой элемент их правового статуса — неразрывная связь с режимом континентального шельфа², — что определило основание юрисдикции прибрежных государств с этой категорией морских объектов.

Необходимо отметить, что ни одна из Женевских конвенций 1958 года не содержала определения термина «установки и сооружения». Несмотря на это затруднений для применения их норм на практике не возникало, поскольку при составлении конвенций подразумевалось, что единственной целью эксплуатации морских установок является разведка и разработка недр морского дна, что явно отражено в формулировках Женевской конвенции о континентальном шельфе

² Конвенция о континентальном шельфе от 29 апреля 1958 года // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. 1970. Выпуск XXIII. С. 101–105. Ст. 5.

1958 года (Gavouneli, 1995:15). Таким образом, все существующие и возводимые на тот момент стационарные установки вне сомнений попадали под категорию «установки и сооружения».

Положения Женевской конвенции о континентальном шельфе 1958 года в части, касающейся статуса установок и сооружений, были приняты за основу при согласовании соответствующих норм Конвенции ООН по морскому праву 1982 года (далее — Конвенция 1982 года)³. Важное дополнение, внесенное Конвенцией 1982 года, обусловлено появлением нового вида пространств — исключительной экономической зоны (далее — ИЭЗ). В силу режима ИЭЗ прибрежное государство обладает суверенными правами на разведку и разработку неживых ресурсов морских недр⁴. Как и в случае с режимом континентального шельфа, указанным суверенным правам корреспондирует право осуществлять юрисдикцию «в отношении создания и использования установок и сооружений»⁵. Таким образом, прибрежные государства располагают двумя основаниями для юрисдикции в отношении нефтегазовых установок, расположенных в пределах ИЭЗ — самим режимом ИЭЗ и режимом континентального шельфа.

Итоговый текст Конвенции 1982 года не включил определения для термина «установки и сооружения». Более того, кроме этой формулировки в аналогичном значении в тексте используется целый набор смежных понятий, среди которых «установки»⁶, «установки и устройства»⁷, «платформы или другие искусственно сооруженные в море конструкции»⁸, а также «установки, сооружения и другие устройства»⁹. Попытки исправить неопределенность и непоследовательность терминологии предпринимались еще при согласовании текста Конвенции 1982 года. Так, редакционный комитет предлагал дополнить статью 1 конвенции термином «установки», под которым бы подразумевались все «искусственные острова и сооружения», и привести в соответствие с этим определением текст всего документа¹⁰. Аналогичное предложение прозвучало со стороны США при согласовании режима ИЭЗ: проект режима, вынесенный деле-

³ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года // Бюллетень международных договоров. 1998. № 1. С. 3–169. Ст. 60.

⁴ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года // Бюллетень международных договоров. 1998. № 1. С. 3–169. Ст. 56(1) (a).

⁵ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года // Бюллетень международных договоров. 1998. № 1. С. 3–169. Ст. 60(1), Ст. 80.

⁶ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года // Бюллетень международных договоров. 1998. № 1. С. 3–169. Ст. 147.

⁷ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года // Бюллетень международных договоров. 1998. № 1. С. 3–169. Ст. 147(3)(c)(d).

⁸ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года // Бюллетень международных договоров. 1998. № 1. С. 3–169. Ст. 1(a)(i).

⁹ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года // Бюллетень международных договоров. 1998. № 1. С. 3–169. Ст. 209(2).

¹⁰ Report of the Chairman of the Drafting Committee (1 August 1980) Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Volume XIV. UN Doc. A/CONF.62/L.57/Rev.1. P. 118–120.

гацией США на рассмотрение, включал определение термина «установки». По предложению делегации под «установками» следовало понимать «все морские сооружения, устройства и установки, которые *не являются подвижными* в обычном режиме функционирования» (Nordquist, Nandan, Rosenne, 1993:575). Тем не менее, ни редакционные поправки, ни предложенное делегацией США определение не получили одобрения участников Конференции.

В итоге Конвенция 1982 года повторила подход Женевской конвенции о континентальном шельфе 1958 года, подразумевавшей, что все нефтегазовые платформы подпадают под категорию «установок и сооружений». Такой подход объясняется тем, что на момент согласования Конвенции 1982 года основной объем морской добычи нефти и газа обеспечивался посредством стационарных платформ. Аспектам международно-правового статуса плавучих установок в тот период не уделялось должного внимания, так как они получили распространение только в 1990-е годы и в период составления Конвенции 1982 года применялись только в Мексиканском заливе (что объясняет предложенное США определение термина «установки») (Richards, 2011:401).

Сегодня многие зарубежные авторы справедливо называют отсутствие определения, указывающего круг морских объектов, составляющих категорию «установки и сооружения», существенным недостатком Конвенции 1982 года (Esmacili, 2001:50–51; Dux, 2011:156; Pereira, 2016:104; Rothwell, Stephens, 2016:288). Представляется, что этот именно этот пробел является одной из причин неопределенности, связанной со статусом плавучих нефтегазовых установок.

ДИФФЕРЕНЦИАЦИЯ ПОДХОДОВ К ОПРЕДЕЛЕНИЮ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО СТАТУСА ПЛАВУЧИХ НЕФТЕГАЗОВЫХ УСТАНОВОК

В начале 1990-х годов практическую значимость вопроса о международно-правовом статусе плавучих установок подтвердила практика Международного суда ООН, когда этот аспект стал ключевым для разрешения спора Финляндии и Дании о проведении плавучей нефтегазовой платформы через пролив Большой Бельт.

В 1991 году Финляндия обратилась в Международный суд ООН в связи с объявленным Данией строительством моста, возведение которого означало бы невозможность прохода через пролив Большой Бельт судов с большой высотой надводной части. Это исключало проведение плавучих нефтегазовых установок и буровых судов, сооружаемых на финских верфях¹¹. В связи с этим Финляндия заявила о нарушении Данией своего права на свободный проход через пролив и запросила суд установить временные меры, направленные на приостановку

¹¹ Passage through the Great Belt (Finland v. Denmark). Provisional Measures, Order of 29 July 1991, ICJ Reports. 1991. P. 12. P. 13.

строительства. Основной аргумент истца состоял в том, что плавучие установки обладают статусом судов, и потому на них распространяется право свободного прохода вне зависимости их оснащённости средствами для самостоятельного передвижения по морю¹². Контраргумент ответчика исходил из того, что такие объекты не подпадают под признанную концепцию судна ввиду ограниченной возможности управления¹³. Впоследствии Международный суд ООН не получил возможности прояснить международно-правовой статус плавучих нефтегазовых установок — до начала слушаний по существу стороны заключили соглашение, на основании чего дело было закрыто.

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

Ни конвенционные положения, ни обычное международное право не дают универсального определения данного термина. Ещё на этапе подготовки статей по морскому праву в 1950–1956 годах Комиссия по международному праву приняла решение не включать определение категории «судна» в итоговый текст проекта¹⁴. Впоследствии определение не было сформулировано ни в Женевских конвенциях 1958 года, ни в Конвенции 1982 года. Оба режима закрепили лишь международно-правовой статус этой категории объектов — по общему правилу, морское судно подчиняется юрисдикции государства флага¹⁵. В отсутствие определения на практике сложился подход, по которому определение «судна» либо вовсе не включается в текст международных и национальных актов, либо формулируется с учетом целей и задач конкретного нормативного акта.

В таких обстоятельствах практика государств пошла по пути установления соотношения статуса судов и плавучих установок, исходя из целей и задач каждой конкретной конвенции, содержащей требования отдельным аспектам их эксплуатации. Представляется, что именно эта практика послужила причиной дифференциации подходов к определению статуса плавучих нефтегазовых установок для разных целей и задач международно-правового регулирования. Можно выделить четыре сложившихся подхода:

1. Отождествление плавучих и стационарных установок с судами;
2. Включение плавучих нефтегазовых установок в категорию судов;

¹² Memorial of the Government of the Republic of Finland (20 December 1991). Para. 504-508, available at: <http://www.icj-cij.org/files/case-related/86/6885.pdf> (Accessed 24 July 2019).

¹³ Counter-Memorial of the Government of the Kingdom of Denmark (18 May 1992). Para. 797(2), available at: <http://www.icj-cij.org/files/case-related/86/6893.pdf> (Accessed 24 July 2019).

¹⁴ Summary Records of the Seventh Session. 284th Meeting. Article 6: Merchant ships on the high seas // 1955 Yearbook of the International Law Commission, Vol. I. P. 10.

¹⁵ Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года. Ст. 92(1).

3. Выделение плавучих и стационарных установок в самостоятельную правовую категорию;
4. Отнесение плавучих нефтегазовых установок к категории судов при осуществлении навигации и к категории установок в момент разведки и разработки месторождений (дуалистический подход).

В последующих разделах статьи рассмотрим группы конвенций, которые следуют каждому из названных подходов (IV–VII).

ОТОЖДЕСТВЛЕНИЕ ПЛАВУЧИХ И СТАЦИОНАРНЫХ НЕФТЕГАЗОВЫХ УСТАНОВОК С МОРСКИМИ СУДАМИ

Определения, подразумевающие включение в содержание понятия «судна», «стационарных или плавучих платформ», содержатся в текстах *Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов от 1973 года, измененной и дополненной Протоколом от 1978 года* (далее — МАРПОЛ 73/78)¹⁶, а также в *Конвенции о контроле за вредными противообрастающими системами на судах 2001 года*¹⁷. С одной стороны, включение всех типов установок в категорию судов обосновывается целью конвенций — охраной морской среды. Как отмечал британский международник Д. О'Коннел, столь широкое определение термина «судно» необходимо для «обеспечения эффективности конвенций о загрязнении морской среды» (O'Connell, 1984:749). По такому сообщению нефтегазовые установки вне зависимости от особенностей конструкции, равно как и морские суда, представляют потенциальный источник загрязнения, что обосновывает их объединение в единую категорию. С другой стороны, подобное отождествление представляется дискуссионным, поскольку отнесение стационарных установок к категории судов неизбежно приводит к противоречию принципа юрисдикции государства флага и юрисдикции прибрежного государства.

Таким образом, подход, отождествляющий все нефтегазовые установки с судами, имеет ограниченный характер применения, поскольку используется для целей и задач правового регулирования, связанных только с охраной морской среды от отдельных видов загрязнений. Учитывая спорный характер подхода в части определения юрисдикции, его применение при составлении будущих международно-правовых актов представляется маловероятным.

¹⁶ Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов от 17 февраля 1973 года и Протокол от 2 октября 1978 года к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года. Ст. 2(4), available at: <http://publication.pravo.gov.ru/File/GetFile/0001201711280024?type=pdf>. (Accessed 24 July 2019).

¹⁷ Международной конвенции о контроле за вредными противообрастающими системами на судах от 5 октября 2001 года // Бюллетень международных договоров. 2013. №8. С. 62–84. Ст. 2(9).

ПЛАВУЧИЕ НЕФТЕГАЗОВЫЕ УСТАНОВКИ КАК МОРСКИЕ СУДА

Отнесение плавучих нефтегазовых установок к категории морских судов можно вывести путем толкования из целого ряда конвенций, заключенных еще в тот период, когда такие объекты не были широко распространены.

Так, *Конвенция о международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года* (далее — МППСС-72) под «судном» подразумевает все виды плавучих средств, которые могут использоваться для передвижения по воде¹⁸. МППСС-72 — первая конвенция в области предупреждения столкновений судов, в который было включено определение понятия «судна». Несмотря на это вопрос о включении плавучих установок в эту категорию остается предметом толкования (Kashubsky, 2016: 158). С одной стороны, по смыслу определения МППСС-72 установки такого типа можно рассматривать в качестве «плавучих средств», которые применяются для перемещения нефтепродуктов, бурового оборудования, а также людей — работников платформы. С другой точки зрения, высказанной Д. О'Коннелом, «судами» по смыслу МППСС-72 могут считаться лишь модели плавучих установок, которые в наибольшей степени соответствуют признакам морских судов (например, буровые суда) (O'Connell, 1984:890).

В 1977 году вопрос о применимости МППСС-72 к тем или иным моделям плавучих установок рассматривался в рамках Всемирной ассоциацией морского права¹⁹ при разработке проекта Конвенции о гражданской юрисдикции, выборе права и признании и исполнении судебных решений по делам о столкновении судов²⁰. При разработке проекта рассматривалось предложение о включении в категорию судов «морских буровых платформ», но в итоге ассоциацией было принято решение об удалении данной формулировки из проекта и оставлении вопроса «на усмотрение национальных судов» (Healy, Sweeney, 1991:378–380).

Конвенция о Международной организации морской спутниковой связи 1976 года распространяется на «суда любого типа, эксплуатируемые в морской среде или в водах, не являющихся частью морской среды», в том числе «и не постоянно закрепленные платформы»²¹. Следовательно, плавучие нефтегазовые

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

¹⁹ Всемирная ассоциация морского права (Международный морской комитет (фр. *Comité Maritime International*) — международная неправительственная организация, учрежденная с целью унификации международного морского права. Участниками ассоциации являются национальные ассоциации международного морского права.

²⁰ В 1977 году проект был представлен на рассмотрение Межправительственной морской консультативной организации (далее — ИМКО), однако так и не был рассмотрен Правовым комитетом организации ни в рамках ИМКО, ни ИМО.

²¹ Конвенция о Международной организации морской спутниковой связи (ИНМАРСАТ) от 3 сентября 1976 года // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. 1981. Выпуск XXXV. С 305–334. Ст. 1(f).

установки в незакрепленном положении будут считаться судами для целей международно-правового регулирования в области организации морской спутниковой связи.

Конвенция ООН об условиях регистрации судов 1986 года, не вступившая в силу до настоящего времени, распространяет положения в отношении «любого самоходного морского судна, используемого в международной морской торговле для перевозки грузов, пассажиров или того и другого»²². Таким образом, для квалификации в качестве «судна» морской объект должен отвечать нескольким функциональным характеристикам. И, если критерию самоходного передвижения соответствуют некоторые модели плавучих установок, то условие «использования в международной торговле» очевидно исключает возможность отнесения таких установок к категории «судов» для целей регистрации.

Учитывая, что Конвенция ООН об условиях регистрации судов 1986 года не вступила в силу, а Конвенция 1982 года оставляет за всеми участниками право определять свои условия регистрации²³, в практике государств сформировалось правило, допускающее регистрацию плавучих установок под национальным флагом. В законодательстве многих государств для целей регистрации плавучие установки квалифицируются как «суда» и записываются в судовых реестрах наряду с традиционными морскими судами. Подобная практика допускается, в частности, в Великобритании²⁴, Норвегии²⁵ и Российской Федерации²⁶. Такая возможность предоставляется государствами «удобного флага», в судовых реестрах которых сегодня зарегистрирована значительная часть мирового флота плавучих нефтегазовых установок (Gavrilina, 2018:43).

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

²² United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships of 7 February 1986. International Legal Materials. 1986. Vol. 26. P. 1229-1250. Art. 2.

²³ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года. Ст. 91(1).

²⁴ The Offshore Installations (Registration) Regulations (1 June 1972), available at: https://www.legislation.gov.uk/uksi/1972/702/pdfs/uksi_19720702_en.pdf (Accessed 24 June 2019).

²⁵ Regulations № 592 on the Registration of ships in the Norwegian International Ship Register (NIS) (30 July 1992) Sec. 3, available at: <https://www.sdir.no/contentassets/60fbf0a0cdfd4629ac8aea1447a618ee/30-july-1992-no.-592-registration-of-ships-in-the-norwegian-international-ship-register-nis.pdf?t=1524989288749> (Accessed 24 June 2019).

²⁶ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 №81-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 1999. № 18. ст. 2207. Ст. 33(7) (2).

перевозкой, если не доказано, что на борту не имелось остатков от такой перевозки нефти наливом»²⁷. Изначально данное определение составлялось с расчетом на нефтеналивные танкеры. Однако появившиеся позднее плавучие установки для добычи, хранения и выгрузки (англ. *Floating Production, Storage and Offloading Unit (FPSO)*) также стали использоваться для транспортировки нефтепродуктов как груза, что вызвало вопрос о квалификации таких объектов в качестве «судов» по смыслу конвенций о компенсации ущерба от загрязнения нефтью.

Актуальность данной проблемы проявилась в 2000 году в связи со спором, связанным с плавучей установкой для хранения нефти *Slops*²⁸. Причиной спора послужил инцидент с разливом нефти, произошедший в результате пожара на плавучей установке, закрепленной ко дну в пределах территориального моря Греции. Собственник *Slops* оказался неспособен выплатить необходимую сумму двум компаниям, с которыми были заключены договоры о проведении работ по ликвидации разлива нефти. Компании обратились в Международный фонд для компенсации ущерба от загрязнения нефтью (далее — Фонд) с требованиями о выплатах. Фонд отказал в выплате, указав на то, что *Slops* использовалась в качестве стационарной установки и потому не могла быть квалифицирована в качестве «судна» по смыслу Конвенции о Фонде компенсации 1992 года. Этот отказ был оспорен в национальных судах Греции. В 2006 году Верховный суд Греции вынес решение в пользу заявителей, указав на то, что установка *Slops* может рассматриваться в качестве «судна» по смыслу Конвенции о Фонде компенсации 1992 года, ввиду того что она изначально создавалась как танкер и сохраняла возможность исполнять основную функцию судна по смыслу конвенции — «перевозить нефть наливом в качестве груза» (Replowska, 2010:157–164). Несмотря на несогласие с аргументацией Верховного суда, руководство Фонда приняло решение о выплате компенсации, подчеркнув, что выводы суда не имеют прецедентного характера, и вопрос о том, попадает ли та или иная установка под определение «судна», будет рассматриваться Фондом в каждом конкретном случае исходя из обстоятельств²⁹.

Ввиду того, что неясность положений Конвенции о Фонде компенсации 1992 года приводила к подобным спорам, в 2016 году Ассамблея Фонда приняла Руководство для определения термина «судна», согласно которому в пере-

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

²⁸ Установка *Slops* представляла собой переоборудованный в нефтехранилище нефтеналивной танкер с дезактивированным двигателем и демонтированными гребными винтами. С 1995 года установка находилась в неподвижном положении, осуществляя функцию плавучего нефтехранилища.

²⁹ Record of Decisions of the Eleventh Session of the Assembly (27 October 2006) IOPC Doc. 92FUND/A.11/35. Para. 32.12.

чень судов, безусловно подпадающих под действие конвенции, включены плавучие установки для добычи, хранения и выгрузки (FPSO), а также плавучие установки для бурения, добычи, хранения, и выгрузки (FDPSO), при условии, что эти установки оснащены техническими средствами для навигации, управляются командой моряков и используются для хранения или транспортировки нефти как груза³⁰. При этом действие конвенции не распространяется на такие установки в период осуществления ими операций по разведке и разработке недр, а также в ходе процессов переработки нефтепродуктов на борту³¹. Между тем положения этого руководства «не должны рассматриваться как авторитетное толкование применимых конвенций»³², что оставляет на усмотрение государств вопрос о включении в категорию «судна» тех или иных видов плавучих установок. Поскольку позиция государств в этом вопросе неоднозначна³³, не представляется возможным говорить об общепринятом подходе, устанавливающем какие виды плавучих установок допустимо квалифицировать в качестве судов по смыслу конвенций о компенсации ущерба от загрязнения нефтью.

Для целей и задач ряда конвенций устанавливается предельно широкое определение термина «судно», под которое вне сомнений подпадают все виды плавучих установок. К таковым можно отнести *Конвенцию по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года*, требования которой применимы к судам «любого типа»³⁴, а также *Конвенцию о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года*, нормы которой распространяются на «любое морское судно и морское плавучее средство любого типа»³⁵.

Более поздние международные договоры непосредственно указывают на конкретные виды плавучих нефтегазовых установок в определении термина «судно». К числу таковых можно отнести *Международную конвенцию о кон-*

³⁰ Guidance for Member States. Consideration of the Definition of “Ship” (24 March 2016) IOPC Doc. APR16/4/1. Annex I. Para. 3.1(5).

³¹ Guidance for Member States. Consideration of the Definition of “Ship” (24 March 2016) IOPC Doc. APR16/4/1. Annex I. Para 4.1(3).

³² Guidance for Member States. Consideration of the Definition of “Ship” (24 March 2016) IOPC Doc. APR16/4/1. Annex I. Preface.

³³ Оппонентами включения плавучих установок в категорию «судов» для целей Конвенция о Фонде компенсации 1992 года выступают крупнейшие государства-инвесторы Фонда, страны-экспортеры нефти, в числе которых Япония и Корея. По заявлению Японии, «распространение возможности компенсации на случаи причинения ущерба от нефтяных разливов, произошедших в результате разработки или хранения нефти, наложит несправедливое бремя на получателей нефти (нефтяную отрасль). Это бремя должны нести другие отрасли». Definition of ‘Ship’ Submitted by Japan (27 September 2013) IOPC Doc. OCT13/4/3/3. P.1.

³⁴ Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов от 29 декабря 1972 года // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. — 1978. — Выпуск XXXII. — С. 540–548. Ст. 1(6).

³⁵ Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом от 23 марта 2001 года // Бюллетень международных договоров. 2009. № 11. С. 10–21. Ст. 1(1).

троле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года, среди прочего подразумевающую под судном «плавучие платформы, плавучие установки для хранения, а также плавучие установки для производства, хранения и выгрузки»³⁶. Аналогичная формулировка содержится в *Гонконгской конвенции о безопасной и экологически рациональной утилизации судов 2009 года*³⁷.

Представленный обзор позволяет заключить, что подход, по которому плавучие установки квалифицируются в качестве судов, применяется для целей и задач международно-правового регулирования в таких сферах, как организация безопасной навигации, охрана морской среды, установление ответственности за ее загрязнение. Таким образом, концепция подхода ограничивает область его применения кругом аспектов, возникающих в момент навигации плавучих установок, и не затрагивает вопрос об их правовом статусе при осуществлении разведки и разработки шельфовых месторождений. С позиции международно-правового регулирования, такой подход представляется неэффективным ввиду отсутствия универсального определения судна, а также несовпадающих позиций государств по вопросу о квалификации различных видов плавучих установок в качестве судна для целей той или иной конвенции.

НЕФТЕГАЗОВЫЕ УСТАНОВКИ КАК САМОСТОЯТЕЛЬНАЯ ПРАВОВАЯ КАТЕГОРИЯ

В качестве одного из путей разрешения проблемы международно-правового статуса плавучих нефтегазовых установок в доктрине международного права обосновывалось создание самостоятельной правовой категории, которая бы охватывала все морские установки (стационарные и плавучие), используемые для разведки и разработки углеводородных ресурсов шельфа. Данный подход предлагался, в частности, австралийским автором Х. Эсмаейли, выступавшим за создание самостоятельной категории — «нефтяные буровые установки» (англ. *Oil Rigs*) (Esmacili, 2001:52). Такой подход логичен с теоретической точки зрения, однако его воплощение на практике не представляется возможным.

Единственная вступившая в силу конвенция, по смыслу которой все виды нефтегазовых установок рассматриваются в рамках самостоятельной категории — *Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 года*, которая распространяет свои требования на «любые стационарные или плавучие морские установки или сооружения, занятые в разведке, добыче или производстве газа

³⁶ Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими от 13 февраля 2003 года // Бюллетень международных договоров. 2017. № 12. С. 16–47. Ст. 1(12).

³⁷ Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships of 19 May 2009. IMO Doc. SR/CONF/45. Annex. Art. 2(7).

или нефти либо погрузке или разгрузке нефти»³⁸. Аналогичный подход предусматривался в *Конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью в результате разведки ресурсов морского дна 1977 года*³⁹, которая, однако, не вступила в силу из-за нежелания государств ратифицировать договор.

Современную позицию государств по вопросу о международно-правовом статусе нефтегазовых платформ отражает опыт Всемирной ассоциации морского права по составлению проекта Конвенции о морских установках. Данный проект предполагал установление единого всеобъемлющего режима эксплуатации для всех видов морских нефтегазовых установок и предусматривал бы особый международно-правовой статус для этой категории объектов (White, 1999:23–26). Всемирная ассоциация морского права представляла различные проекты конвенции на рассмотрение Международной морской организации (далее — ИМО) в 1977 и 2001 годах, однако в обоих случаях правовой комитет ИМО не посчитал приоритетным рассмотрение этого вопроса. Несмотря на это в 2004 году Канадской ассоциацией морского права на основе ранее осуществленной работы был подготовлен новый проект Конвенции о морских установках, искусственных островах и иных сооружениях, используемых при разведке и разработке нефти и морских минеральных ресурсов⁴⁰. В ходе его обсуждения в рамках Всемирной ассоциации морского права рядом делегаций были высказаны сомнения в необходимости подобного договора, после чего развитие проекта окончательно прекратилось.

Таким образом, большинство государств не заинтересованы в создании самостоятельного международно-правового режима для морских нефтегазовых установок, что делает практически неосуществимым согласование специального международного договора или пересмотр положений Конвенции 1982 года.

ДУАЛИСТИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ОПРЕДЕЛЕНИЮ СТАТУСА ПЛАВУЧИХ НЕФТЕГАЗОВЫХ УСТАНОВОК

Концепция дуалистического подхода в наибольшей степени учитывает «двухстатусное» положение плавучих нефтегазовых установок. Согласно этому подходу плавучие установки относятся к категории судов в период, когда осуществляют передвижение по морю, а к категории установок — в период развед-

³⁸ Международная Конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству от 30 ноября 1990 года // Бюллетень международных договоров. 2010. № 10. С. 3–13. Ст. 2(3).

³⁹ Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage Resulting from Exploration for and Exploitation of Seabed Mineral Resources of 1 May 1977. International Legal Materials. 1977. Vol.16. P. 1450–1455. Art. 1(2)(a).

⁴⁰ CMLA Draft Convention on Offshore Units, Artificial Islands and Related Structures Used in the Exploration for and Exploitation of Petroleum and Seabed Mineral Resources. CMI News Letter. 2004. №1. P. 3–16.

ки и разработки морских недр. Для разграничения двух статусов объекта — статуса «судна» и «установки» — используется *функциональный критерий*, а именно вид осуществляемой деятельности. Такая концепция предполагает, что международно-правовой статус плавучей установки может изменяться, из чего следует смена распространяющейся в ее отношении юрисдикции — юрисдикция прибрежного государства уступает место юрисдикции государства флага при начале работ на континентальном шельфе, и наоборот.

Представляется, что одним из первых исследователей, сформулировавших концепцию дуалистического подхода, является отечественный международник М.И. Лазарев, заключивший, что когда «подвижная платформа закрепляется неподвижно на дне на период работы, ее правовой статус изменяется» (Lazarev, 1972:11). Таким образом, был подчеркнут ключевой элемент дуалистического подхода — изменение международно-правового статуса плавучей установки в зависимости от исполняемой функции. В зарубежной доктрине 80-х и 90-х годов высказывалась критика концепции подхода. Идея «двухстатусного» правового положения плавучих установок виделась некоторым авторам противоречивой. Так, греческий профессор Н. Пападакис возражал, что нефтегазовая платформа может считаться либо «установкой», либо «судном» и «в правовом смысле не может быть и тем и другим» (Papadakis, 1977:277).

В современных исследованиях все чаще высказываются мнения в защиту дуалистического подхода (Richards, 2011:407–409; Kashubsky 2016:162). Так, по мнению британского профессора В. Лоу, данный подход укладывается в режим Конвенции 1982 года: «в момент, когда [плавучие установки] закреплены на континентальном шельфе государства и осуществляют бурение, на них распространяются ст. 56, 60 и 80 Конвенции по морскому праву 1982 года. Платформы рассматриваются не как «суда», а как «установки и сооружения». Следовательно, юрисдикция государства флага (или государства регистрации), применимая к судам в силу статьи 82 Конвенции по морскому праву 1982 года, уступает место исключительной юрисдикции прибрежного государства над установками и сооружениями, какие бы то последствия такая смена юрисдикции не повлекла» (Lowe, 2013:294).

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

Нормы *Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 года* распространяется на «любое судно, не закрепленное постоянно на морском дне, включая суда с динами-

ческим принципом поддержания»⁴¹. При этом положения применимы по отношению к судну, если оно «совершает плавание или его маршрут включает плавание...»⁴². Следовательно, плавучие нефтегазовые установки подпадают под категорию «судна», находясь в режиме навигации, и исключаются из этой категории при осуществлении своих основных функций, становясь «установками», постоянно закрепленными на морском дне.

Для обеспечения целей и задач конвенции в отношении «установок» был принят *Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе 1988 года*. Согласно определению Протокола понятие «стационарная платформа» обозначает «искусственный остров, установку или сооружение, постоянно закрепленные на морском дне для разведки или разработки ресурсов или для других экономических целей»⁴³. Представляется, что плавучие типы установок, функционирующие в закрепленном положении, также подпадают под это определение.

Международная конвенция о спасании 1989 года определяет «судно» как «любое судно или плавучее средство либо любое сооружение, способное осуществлять плавание»⁴⁴. При этом конвенция особо предусматривает, что ее положения не применяются к «стационарным или плавучим платформам или морским подвижным буровым установкам, когда такие платформы или установки осуществляют в местах их расположения разведку, разработку или добычу минеральных ресурсов морского дна»⁴⁵. Следовательно, для целей и задач конвенции плавучие установки обладают статусом «судна», находясь в режиме навигации, и утрачивают этот статус, осуществляя работы, связанные с освоением шельфовых месторождений.

Подчеркнем, что положение об исключении нефтегазовых установок из сферы действия Конвенции о спасании 1989 года строится на функциональном критерии. Именно природа деятельности по разведке и разработке морского дна оказалось несовместимой с концепцией спасания на море и, как следствие, сделала функционирующие нефтегазовые установки ненадлежащими объектами для проведения спасательных операций. На это указывают подготовительные материалы Конвенции о спасании 1989 года. Идея об исключении из сферы

⁴¹ Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства от 10 марта 1988 года // Бюллетень международных договоров. 2002. № 1. С. 3–11. Ст. 1.

⁴² Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства от 10 марта 1988 года // Бюллетень международных договоров. 2002. № 1. С. 3–11. Ст. 4(2).

⁴³ Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе от 10 марта 1988 года // Бюллетень международных договоров. 2002. № 1. С. 12–15. Ст. 1(3).

⁴⁴ Международная конвенция о спасании от 28 апреля 1989 года // Бюллетень международных договоров. 2001. № 4. С. 3–12. Ст. 1(а).

⁴⁵ Международная конвенция о спасании от 28 апреля 1989 года // Бюллетень международных договоров. 2001. № 4. С. 3–12. Ст. 3.

действия договора установок, используемых для освоения ресурсов морского дна, была выдвинута самими представителями нефтегазовой промышленности. Предложение Международного форума нефтяной промышленности по разведке и добыче обосновывалось тем, что проведение спасательных мероприятий на нефтегазовых установках требует специальных знаний и навыков; по заявлению представителей отрасли действия неквалифицированных лиц, вовлеченных в спасательные операции на платформах, могут усугубить последствия аварий (Bishop, 2016:484-485; Berlingieri, 2015:77).

Таким образом, формулировки Конвенции о спасании 1989 года — первый наиболее показательный пример использования дуалистического подхода, когда непосредственно указывается на исключение из сферы действия конвенции плавучих установок по функциональному признаку, а именно осуществлению разведки и разработки ресурсов морского дна.

По аналогичной модели построены положения *Найробийской конвенции об удалении затонувших судов 2007 года*, применимой к «морскому судну любого типа, в том числе [...] плавучие средства и плавучие платформы, за исключением случаев, когда такие платформы осуществляют в местах их расположения разведку, разработку или добычу минеральных ресурсов морского дна»⁴⁶. Для целей конвенции это означает, что плавучие нефтегазовые установки допустимо относить к категории «затонувших судов» лишь вследствие «морской аварии», произошедшей в момент ее передвижения по морю⁴⁷.

Дуалистический подход прослеживается в некоторых резолюциях ИМО. Таким примером может послужить *Резолюция ИМО о зонах безопасности и безопасности мореплавания вокруг прибрежных сооружений и установок 1989 года*, предусматривающая, что «морские подвижные буровые установки, используемые для буровых работ в целях разведки природных ресурсов, рассматриваются как суда, когда они находятся на ходу и не заняты буровыми работами, однако считаются установками или сооружениями, когда заняты буровыми работами»⁴⁸.

Аналогичный подход установился и в системе права Европейского Союза. *Директива 2013/30/ЕС о безопасности морских нефтегазовых операций и об изменении Директивы 2004/35/ЕС* включает в содержание понятия «установки»,

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

⁴⁷ Примером может послужить авария на самоподъемной плавучей буровой платформе «Кольская», затонувшей в ходе буксировки в Охотском море 18 декабря 2011 года. См. Заключение №АГ 01/12 Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по расследованию очень серьезной аварии с самоподъемной плавучей буровой установкой «Кольская», произошедшей в Охотском море 18 декабря 2011 года. (27 февраля 2012) С. 7–17, available at: http://kolskaya.com/KOLSKAYA_Russian/Fakty_i_dokumenty_files/Заключение%20Ространснадзора.pdf (Accessed 24 June 2019).

⁴⁸ Safety Zones and Safety of Navigation around Offshore Installations and Structures (19 October 1989) IMO Resolution A.671(16).

помимо стационарных платформ, «морские передвижные буровые установки, только когда они размещены в морских пространствах для осуществления бурения, добычи или других видов деятельности, относимых к морским нефтегазовым операциям»⁴⁹.

В контексте анализа дуалистического подхода нельзя не упомянуть об актах Международной организации труда (далее — МОТ). Определение статуса «моряков» для целей и задач международно-правового регулирования труда в морском судоходстве неразрывно связано с понятием «судна», так как ключевым критерием статуса моряков является работа «на борту судна». В период, когда было заключено большинство конвенций МОТ, касающихся регулирования труда моряков, работники нефтегазовых установок составляли незначительную долю трудящихся в море, и специфика их работы зачастую не принималась во внимание при разработке требований (Esmacili, 2001:33).

Ранние конвенции МОТ, как правило, содержали широкое определение термина «судно». В период активного развития морской нефтегазовой добычи разрабатываемые МОТ положения в вопросе о статусе плавучих установок следовали дуалистическому подходу. Один из первых договоров подобного рода — Конвенция МОТ № 147 О минимальных нормах на торговых судах 1976 года, которая не применялась к «таким судам, как нефтяные установки и буровые платформы, когда они не используются в судоходстве»⁵⁰. К 90-м годам данный подход нашел закрепление в целом ряде конвенций и рекомендаций МОТ⁵¹.

Однако при обсуждении *Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года*, объединившей все положения рекомендаций и конвенций МОТ о труде в морском судоходстве, государства-участники приняли решение не использовать дуалистический подход для целей и задач сводной конвенции⁵². Принятый текст конвенции содержит широкое определение «судна», которое никак не отражает соотношения этой категории с плавучими типами установок⁵³. Таким образом, Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 года

⁴⁹ Directive 2013/30/EU of the European Parliament and of the Council of 12 June 2013 on safety of offshore oil and gas operations and amending Directive 2004/35/EC // OJ L 178. 28.06.2013. Art. 2(19).

⁵⁰ Конвенция Международной организации труда №147 О минимальных нормах на торговых судах от 29 октября 1976 года // Бюллетень международных договоров. 1993. № 8. С. 3–8. Ст. 1(4)(с).

⁵¹ Recommendation concerning the Improvement of Standards in Merchant Ships of 29 October 1976 // ILO Recommendation № 155. Para. 1(4)(c); Social Security (Seafarers) Convention (Revised) of 09 October 1987 // ILO Convention № 165. Art. 1(c)(ii); Labour Inspection (Seafarers) Convention of 22 October 1996 // ILO Convention № 178. Art 1(4).

⁵² Позиции делегаций по вопросу об определении термина «судно» представлены в докладе конференции. Report of Committee №1. Preparatory Technical Maritime Conference (13–24 September 2004) ILO PTMC 04/3-1. Para. 46–68.

⁵³ Согласно Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года, «судно означает любое судно, кроме судов, которые плавают исключительно во внутренних водах, в пределах защищенных вод или в непосредственной к ним близости, либо в районах действия портовых правил». Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве от 23 февраля 2006 года // Бюллетень международных договоров. 2014. № 5. С. 3–182. Ст. 2(1)(i).

оставляет решение о включении таких объектов в категорию судов на усмотрение ее участников. С момента вступления конвенции в силу в 2013 году большинство государств, судовые реестры которых открыты для регистрации плавучих платформ, заявили о том, что не рассматривают такие объекты как «суда» для целей конвенции, тем самым исключая применение к ним стандартов МОТ⁵⁴.

В этой связи необходимо признать, что практика государств в области международно-правовых стандартов труда в морском судоходстве отошла от дуалистического подхода при определении статуса плавучих установок и вовсе не рассматривает такие объекты в качестве «судов». В работах, посвященных этой тематике, сложившаяся ситуация справедливо критикуется, так как работа лиц, занятых в морской нефтегазовой отрасли, остается за пределами требований МОТ (Papanicolaou, 2018:51). Представляется, что определение статуса плавучих нефтегазовых установок — ключевой аспект для исследования проблем применимых международно-правовых стандартов труда.

Представленный обзор позволяет заключить, что дуалистический подход к определению статуса плавучих установок может применяться для целей и задач широкого спектра международно-правового регулирования, начиная от охраны морской среды и обеспечения безопасности судоходства, заканчивая спасением на море. Кроме того, можно проследить тенденцию к конкретизации дуалистического подхода. Если в ранних конвенциях «дуалистический» статус выводился посредством толкования термина «судно», то формулировки поздних международно-правовых актов непосредственно указывают на исключение из категории «судна» плавучих установок на момент осуществления разведки и разработки нефтегазовых месторождений.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Дифференциации подходов к определению статуса плавучих установок для целей и задач различных конвенций представляется значимым недостатком международно-правового регулирования. Практика свидетельствует о том, что отсутствие единого подхода к определению статуса — потенциальная причина

⁵⁴ О такой позиции заявило большинство государств, предоставляющих «удобные флаги», в числе которых Багамские острова, Панама, Сингапур и др. Bahamas Maritime Authority. Information Bulletin № 127. Maritime Labour Convention, 2006 (27 March 2013) Para. 2.2, available at: <https://www.bahamas-maritime.com/wp-content/uploads/2015/08/127-Maritime-Labour-Convention-2006-Rev4.pdf> (Accessed 24 July 2019); Maritime and Port Authority of Singapore. Shipping Circular to Shipowners № 14. Maritime Labour Convention 2006 — Application to MODU Code Certified Ships as Well as Persons on Board (6 August 2013) Para. 3, available at: <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/port-of-singapore/circulars-and-notices/shipping-circulars/detail/sc13-14> (Accessed 24 July 2019); Panama Maritime Authority. Merchant Marine Circular MMC-251. Maritime Labour Convention, 2006 — Mobile Offshore Drilling Units and Mobile Offshore Units (1 August 2016) Para. 1, available at: <https://www.segumar.com/wp-content/uploads/2017/02/MMC-251-Feb-2017.pdf> (Accessed 24 July 2019).

для международных споров, поскольку в один и тот же момент регулирование тех или иных аспектов эксплуатации данных объектов может подпадать под юрисдикцию разных государств — государства флага и прибрежного государства. Совпадение юрисдикций затрудняет, в частности, установление международно-правовой ответственности за ущерб, возникающий в результате аварийного загрязнения, осложняет организацию мер, направленных на обеспечение их безопасной эксплуатации и т.д.

Для того чтобы разрешить проблему «совпадения» юрисдикций требуется установить единообразный подход к определению статуса плавучих установок для международно-правового регулирования во всех областях. Представляется, что оптимальный путь этой унификации — *единообразное применение концепции дуалистического подхода*. Этот вывод обосновывается двумя соображениями. Во-первых, дуалистический подход обладает универсальным характером, так как может применяться вне зависимости от целей и задач международно-правового регулирования. Во-вторых, унификация по модели дуалистического подхода является целесообразной, поскольку укладывается в режим Конвенции 1982 года. Внедрение этой модели в международно-правовое регулирование не потребует значимого изменения действующих актов. Признавая оптимальной концепцию подхода, необходимо указать на важность его совершенствования.

Представляется, что основной недостаток подхода состоит в отсутствии указания на конкретный момент изменения международно-правового статуса плавучей нефтегазовой установки. Иными словами, остается неясным, в какой именно момент плавучая установка переходит из категории «судов» в категорию «установок и сооружений» и, следовательно, когда юрисдикция государства-флага сменяется юрисдикцией прибрежного государства.

По меньшей мере два международных договора — Конвенция о спасании 1989 года и Конвенция об удалении затонувших судов 2007 года — определяют момент изменения статуса как «осуществление [...] разведки, разработки или добычи минеральных ресурсов морского дна». Такая формулировка является неочевидной, поскольку не указывает на *непосредственный момент* начала «разведки, разработки или добычи», что допускает различные толкования. Для исключения любых противоречий важно, чтобы этот момент был единообразно определен для всех международно-правовых актов вне зависимости от их целей и задач. Критерии, с которыми связывается переход плавучей платформы из категории «судов» в категорию «установок и сооружений», должны носить технический характер. Предположим, что, если в качестве такого критерия будет выбран «непосредственный контакт с морским дном», то следует определить, какие именно технологические операции должны быть произведены, чтобы считать контакт с морским дном завершенным (т.е. будет ли считаться моментом перехода плавучей платформы в правовую категорию «установок» закрепление на морском дне с помощью якорных систем либо начало буровых работ). Кроме того,

для различных моделей плавучих нефтегазовых установок, использующих различные способы стабилизации (например, для самоподъемных платформ и буровых судов) целесообразно предусмотреть специальные критерии.

Принимая во внимание специфический характер операций по освоению морских нефтегазовых месторождений, составление предлагаемых критериев требует привлечения целого ряда компетентных организаций. В их разработке должны принимать участие по меньшей мере ИМО, Всемирная ассоциация морского права, а также неправительственные организации в области морской нефтегазовой промышленности. Представляется, что такие критерии могут быть разработаны под эгидой ИМО и утверждены посредством ее резолюции. Отметим, что ИМО уже имеет опыт разработки международных требований в этой области — Кодекс постройки и оборудования плавучих буровых установок (англ. *MODU Code*)⁵⁵. Нормы кодекса периодически изменяются и дополняются, в связи с чем было бы целесообразно включить предложенные критерии в одну из его будущих редакций. После принятия таких критериев на универсальном уровне они могут использоваться при толковании существующих конвенций и приниматься во внимание при согласовании будущих международно-правовых требований, затрагивающих эксплуатацию морских нефтегазовых установок.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК / REFERENCES

- Bekeyashev, K.A. (ed.) (2009) *Mezhdunarodnoe publichnoe pravo: uchebnik* [International Public Law: Textbook]. Moscow, Prospekt Publ. (in Russian).
Международное публичное право: учебник. Под ред. К.А. Бекяшева. М.: Проспект, 2009. 1008 с.
- Berlingieri, F. (2015) *International Maritime Conventions (Volume 2): Navigation, Securities, Limitation of Liability and Jurisdiction*. New York, Informa Law Publ.
- Bishop, A. (2016) *Law of Salvage*. In: Attard, D.J., Fitzmaurice, M., Ignacio, A., Martínez, N., Belja, E. (eds.) *The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume II: Shipping Law*. Oxford, Oxford University Press Publ. 474-501.
- Borodavkin, P.P. (2006) *Morskije Neftegazovye Sooruzheniya. Chast' 1. Konstruirovanie*. [Offshore Oil and Gas Structures. Part 1. Designing]. Moscow: Nedra-Biznessentr Publ. (in Russian).
Бородавкин П.П. Морские Нефтегазовые Сооружения. Учебник для вузов. Часть 1. Конструирование. М.: Недра-Бизнесцентр, 2006. 555 с.
- Chandrasekaran, S., Jain, A.K. (2017) *Ocean Structures: Construction, Materials, and Operations*. Boca Raton, CRC Press Publ.
- Dux, T. (2011) *Specially Protected Marine Areas in the Exclusive Economic Zone (EEZ): The Regime for the Protection of Specific Areas of the EEZ for Environmental Reasons Under International Law*. Berlin, LIT Verlag Münster Publ.

⁵⁵ Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units (2009 MODU Code) (2 December 2009) IMO Doc. A 26/Res.1023.

- Esmacili, H. (2001) *The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law.* Aldershot, Ashgate Dartmouth Publ.
- Gavouneli, M. (1995) *Pollution from Offshore Installations.* London, Graham & Trotman Publ.
- Gavrilina, E.A. (2018) *Yurisdiksiya pribrezhnogo gosudarstva v otnoshenii plavuchei burovoi ustanovki v zavisimosti ot mesta (raspolozheniya) proizvodstva burovnykh rabot v prostanstvakh Mirovogo okeana [Jurisdiction of the Coastal State in Relation to a Floating Drilling Rig Depending on the Site (Location) of Drilling Operations in the World Ocean].* *Energy law forum.* (1), 43–51. (in Russian).
- Гаврилина Е.А. Юрисдикция прибрежного государства в отношении плавучей буровой установки в зависимости от места (расположения) производства буровых работ в пространствах Мирового океана // Правовой энергетический форум. № 1. 2018. С. 43–51.*
- Healy, N.J., Sweeney, J.C. (1991) *Basic Principles of the Law of Collision.* *Journal of Maritime Law and Commerce.* 22 (3), 359-404.
- Kashubsky, M. (2016) *Offshore Oil and Gas Installations Security: An International Perspective,* Boca Raton, CRC Press Publ.
- Kolodkin, A.L., Guculyak, V.N., Bobrova, Y.V. (eds.) (2007) *Mirovoi okean. Mezhdunarodno-pravovoi rezhim. Osnovnye problemy. [The World Ocean: International Legal Regime. The main problems].* Moscow: Statut Publ. (in Russian).
- Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. Под ред. А.Л. Колодкин, В.Н. Гуцуляк, Ю.В. Боброва. М.: Статут, 2007. 637 с.*
- Lazarev, M.I. (1972) *Pravovoi rezhim morskikh burovnykh i inykh ustanovok [Legal Regime of Offshore Drilling Installations and other Structures].* Moscow: Institut gosudarstva i prava USSR Academy of Sciences Publ. (in Russian).
- Лазарев М.И. Правовой режим морских буровых и иных установок. М.: Институт государства и права АН СССР. 1972. 185 с.*
- Lowe, V. (2013) *Ships.* In: Boschiero, N., Scovazzi, T., Pitea, C., Ragni C., (eds.) *International Courts and the Development of International Law: Essays in Honour of Tullio Treves.* Berlin: Springer Publ. 291-298.
- Molodcov, S.V. (1987) *Mezhdunarodnoe morskoe pravo [International Maritime Law].* Moscow: Mezhdunarodnye otnosheniya Publ. (in Russian).
- Молодцов С.В. Международное морское право. М.: Международные отношения, 1987. 272 с.*
- Nordquist, M.H., Nandan, S., Rosenne, S. (eds.) (1993) *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary. Volume II.* Leiden: Martinus Nijhoff Publ.
- O'Connell, D.P. (1984) *The International Law of the Sea: Volume II.* Oxford: Clarendon Press Publ.
- Paik, J.K., Thayamballi, A.K. (2007) *Ship-Shaped Offshore Installations.* Cambridge: Cambridge University Press Publ.
- Papadakis, N. (1997) *The International Legal Regime of Artificial Islands.* Leyden: Sijthoff Publ.
- Papanicolopulu, I. (2018) *International Law and the Protection of People at Sea,* Oxford: Oxford University Press Publ.
- Park, P. (2013) *International Law for Energy and the Environment.* Boca Raton: CRC Press Publ.
- Peplowska, Z. (2010) *What is a Ship? The Policy of the International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage: The Effect of the Greek Supreme Court Judgment in the Slops Case.* *Aegean Review of the Law of the Sea and Maritime Law.* Vol. 1. No 1. 157–164.
- Pereira, R. (2016) *Pollution from Seabed Activities.* In: Attard, D., Fitzmaurice, M., Martinez, N., Hamza, R. (eds.) *The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume III: Marine*

Environmental Law and International Maritime Security Law. Oxford: Oxford University Press Publ. 95–138.

Perfilov, V.A., Gabova, V.V., Tomareva, I.A., Kanavec, U.V. (eds.) (2017) *Proektirovanie i stroitel'stvo morskikh neftegazovykh sooruzhenii: v 2-h ch. Chast' 1* [Offshore Oil and Gas Installations Design and Construction: in 2 Parts. Part 1]. Volgograd: VolgGTU Publ. (in Russian).

Проектирование и строительство морских нефтегазовых сооружений: в 2-х ч. Часть 1. Под ред. В.А. Перфилова, В.В. Габова, И.А. Томарева, У.В. Канавец. Волгоград: ВолгГТУ, 2017. 224 с.

Richards, K.R. (2011) Deepwater Mobile Oil Rigs in the Exclusive Economic Zone and the Uncertainty of Coastal State Jurisdiction. *Journal of International Business and Law*. Vol. 10. No 2. 387–411.

Rothwell, D.R., Stephens, T. (2016) *The International Law of the Sea*. London: Bloomsbury Publ.

White, M. (1999) Offshore Craft and Structures: A Proposed International Convention. *Australian Mining Petroleum Law Journal*. Vol. 18. No 1. 21–27.

Об авторе:

Абрамов Никита Сергеевич — аспирант кафедры международного права, юридический факультет, Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова

ORCID ID: 0000-0003-3919-3340

e-mail: AbramovNS@iCloud.com

Для цитирования:

Абрамов Н.С. Международно-правовой статус плавучих нефтегазовых установок // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Юридические науки. 2019. Т. 23 № 4. С. 510–532. DOI: 10.22363/2313-2337-2019-23-4-510-532.

Дата поступления в редакцию: 30 июля 2019 г.

Дата принятия к печати: 15 октября 2019 г.

Research Article

INTERNATIONAL LEGAL STATUS OF THE OFFSHORE MOBILE OIL AND GAS INSTALLATIONS

Nikita S. Abramov

Lomonosov Moscow State University
bldg. 13, 1, Leninskie Gory str., 119991, Moscow, Russia

Mobile offshore oil and gas installations are the essential infrastructural facilities for the oil and gas industry. The present-day offshore installations are able to explore, extract, store and offload hydrocarbons, thus ensuring the complete cycle of offshore fields development. Nonetheless, multi-functionality of mobile oil and gas installations makes it difficult to define their international legal status. Under the UNCLOS 1982, the mobile offshore oil and gas installations international status is uncertain. Due to dualistic nature, the mobile installations should be considered under the category of “instal-

lations” during the hydrocarbons exploration and exploitation operations and be classified as “ships” while navigating.

The article seeks to analyse a set of international law provisions, that define the mobile offshore oil and gas installations international legal status. It is intended to assess whether the existing legal regulations meet the needs of a present-day offshore industry. To this end, the article addresses the relevant provisions of international maritime conventions, that define the status of mobile oil and gas installations in accordance with their object and purpose. The study finds that there are at least four distinct approaches towards the definition of the mobile installations international legal status.

The author concludes that the differentiated approaches towards the definition of the mobile installations international legal status for the object and purpose of the various maritime treaties is a substantial shortcoming of the applicable international legal framework. The study attempts to make the case for unification of a “dual approach”, that treats mobile offshore units as an “installations” or “ships” depending upon the function performed. Elaborating further on the unification proposal the author argues for the improvement of the “dual approach” through the specific process-related criteria, that establish the exact moment of the international legal status change.

Key words: international maritime law, international legal status, artificial installations and structures, ships, mobile oil and gas installations, exploration and exploitation of continental shelf

About author:

Nikita S. Abramov — postgraduate student of the International law department Lomonosov Moscow State University, Law faculty

ORCID ID: 0000-0003-3919-3340

e-mail: AbramovNS@iCloud.com

For citation:

Abramov, N.S. (2019) International legal status of the off-shore mobile oil and gas installations. *RUDN Journal of Law*. 23 (4), pp. 510–532. DOI: 10.22363/2313-2337-2019-23-4-510-532.

Article received July 30, 2019

Article accepted October 15, 2019