

УДК 34

DOI: 10.34670/AR.2021.24.66.023

Правовой статус морских нефтегазовых платформ

Чернов Лев ВладимировичНачальник Департамента правовой защиты,
ПАО «ЛУКОЙЛ»,

101000, Российская Федерация, Москва, Сретенский бульвар, 11;

e-mail: lev.chernov@lukoil.com

Аннотация

В статье описываются проблемы правового регулирования при определении статуса морских нефтегазовых платформ, указывается на многообразие существующих подходов в части определения применимого правового регулирования как в международном праве, так и в национальной правовой системе. Процесс освоения и разработки морских месторождений углеводородного сырья регулируется множеством нормативных правовых актов различных областей права, зачастую несогласованных между собой, а в некоторых случаях прямо противоречащих друг другу. В настоящее время отсутствует единая концепция правового регулирования рассматриваемых правоотношений, уполномоченные государственные органы развивают правовое регулирование в отношении подведомственных им вопросов, что создает проблемы, связанные с излишним контролем за соответствующей деятельностью, дублированием полномочий контролирующих органов, затягиванием сроков ввода объектов в эксплуатацию. Анализ действующего законодательства Российской Федерации в области разработки морских месторождений углеводородного сырья показывает, что морская платформа рассматривается в качестве морского судна, опасного производственного объекта, стационарного гидротехнического сооружения, объекта капитального строительства, объекта пожарной защиты.

Для цитирования в научных исследованиях

Чернов Л.В. Правовой статус морских нефтегазовых платформ // Вопросы российского и международного права. 2021. Том 11. № 6А. С. 183-188. DOI: 10.34670/AR.2021.24.66.023

Ключевые слова

Морская добыча, нефтяные платформы, углеводородное сырье, правовое регулирование, недропользование, добыча нефти, углеводороды, природоресурсное право.

Введение

Несколько лет государственными органами и представителями бизнеса из числа крупнейших нефтегазовых компаний России обсуждается необходимость разработки и принятия специального нормативного правового акта в форме федерального закона, посредством которого возможно осуществление комплексного и эффективного правового регулирования процесса разработки морских месторождений углеводородного сырья. Вместе с тем, до настоящего времени указанный вопрос так и не решен, нефтегазовые компании вынуждены осуществлять свою деятельность в условиях громоздкого и эклектичного правового регулирования, под надзором избыточного количества контролирующих органов, что порождает непоследовательность и, порой, противоречивость выдвигаемых в адрес недропользователей требований, а в итоге приводит к снижению экономической эффективности и инвестиционной привлекательности разработки морских месторождений.

Освоение и разработка морских месторождений углеводородного сырья существенно отличается от проведения аналогичных работ на суше используемыми технологиями и оборудованием, а также характером подготовительных работ, что определяет специфику правового регулирования указанной деятельности.

Основное содержание

Морские сооружения и установки для добычи углеводородного сырья подразделяются на буровые суда, полупогружные плавучие буровые установки, самоподъемные буровые установки, стационарные буровые платформы. Однако фактически указанные виды объектов можно разделить на стационарные и плавучие, в связи с чем в мировой практике существует три основных подхода к определению статуса морских платформ, в частности платформы рассматриваются в качестве судна, искусственного острова либо установки/сооружения. Выбор того или иного подхода является не только формальностью и результатом научных изысканий, а имеет важнейшее практическое значение, поскольку от определения статуса морской нефтяной платформы зависит выбор применимого нормативного регулирования, объем юрисдикции прибрежного государства, порядок возмещения причиненного окружающей природной среде вреда, вопросы безопасности самого нефтегазового объекта и работающего на нем персонала.

Например, в деле «Arctic Sunrise», связанного с попыткой активистов «Гринпис» проникнуть на нефтяную платформу «Приразломная», стратегия как стороны обвинения, так и стороны защиты строилась на определении статуса указанной морской платформы. Так, прокурор отмечал, что платформа является судном, в связи с чем любое проникновение на него является незаконным, адвокаты активистов настаивали на квалификации платформы в качестве искусственного острова.

Международные конвенции также не дают точного понимания относительно статуса морской платформы. Так, Международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969 года исключает из понятия «судно» устройства и установки, используемые для исследования и разработки участков недр.

Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 года также разделяет статус судна и морской нефтяной платформы. В соответствии с указанным документом морская нефтегазовая платформа,

задействованная при проведении работ по разведке и добыче углеводородного сырья, является специальной категорией «морская установка».

Данный подход использовался в основе правовой позиции по делу «Global Marine Drilling v. Triton Holdings», которое рассматривалось Внешней палатой Сессионного суда Шотландии. В указанном деле ответчик оспаривал возможность ареста буровой платформы, основываясь на положениях вышеуказанных документов, аргументируя свою позицию тем, что платформа не является судном и на нее не распространяются положения Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов 1952 года.

Вместе с тем, Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, напротив, прямо относит стационарные и плавучие платформы к категории судна. Указанные акты международного права наглядно демонстрируют, что в настоящее время отсутствует правовая определенность относительно статуса морской нефтяной платформы, положения нормативных актов, принимаемых в различные периоды времени, также не являются последовательными в рассматриваемом вопросе.

При этом анализ секторальных конвенций, определяющих режим деятельности в отдельных морях, в акваториях которых преимущественно расположены морские платформы российских нефтяных компаний, показывает, что все же морские платформы признаются судном. Соответствующие правовые нормы закреплены в статье 2 Хельсинской конвенции 1992 года, статье II Конвенции о защите Черного моря от загрязнения 1992 года, статье 1 Рамочной конвенции по защите морской среды Каспийского моря 2003 года.

Однако концепция распространения на морскую нефтяную платформу статуса судна не является универсальной. Уязвимость данного подхода показала авария на буровой установке «Deerwater Horizon». Указанная установка имела статус судна и была зарегистрирована на Маршалловых островах, в связи с чем рассматривалась в качестве объекта исключительной юрисдикции Маршалловых островов, что существенно усложнило вопрос возмещения ущерба, причиненного аварией.

Таким образом, в настоящее время в международном праве отсутствует единый критерий, позволяющий определить правовой статус морской платформы в качестве судна либо искусственного сооружения. Часть международных актов не признают морские платформы судами в том случае, если они имеют непосредственную связь с дном и закреплены на нем, в других документах возможность фиксации платформы на дне игнорируется и на объект распространяются правила, применимые к морским судам.

В российском законодательстве также отсутствуют достаточно определенные критерии, позволяющие отнести морскую платформу к тому или иному типу объекта.

Вместе с тем, национальное законодательство Российской Федерации о торговом мореплавании достаточно ясно распространяет режим морского судна на морские нефтегазовые платформы. Так, исходя из положений пункта 1 статьи 7, статьи 2 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее – КТМ РФ) морские нефтегазовые платформы относятся к судам, занятым торговым мореплаванием, к которому, в свою очередь, относится деятельность по разведке и разработке морского дна и его недр.

В соответствии со статьями 22 – 24 КТМ РФ Российский морской регистр судоходства осуществляет классификацию и освидетельствование судов. Согласно пункту 1.5 Положения о классификации судов и морских стационарных платформ морские нефтегазовые платформы, независимо от их конструктивных особенностей, подлежат обязательной классификации Российским морским регистром судоходства. При этом указанная классификация согласно

статье 33 КТМ РФ не может быть осуществлена без включения соответствующей платформы в один из реестров судов Российской Федерации. Таким образом, государственная регистрация морских платформ подтверждает их статус именно как судна.

Одновременно гражданское законодательство также позволяет квалифицировать морские нефтегазовые платформы в качестве сооружений, поскольку они обладают признаком прочной связи с землей и их перемещение без несоразмерного ущерба платформам невозможно. Данная позиция также косвенно подтверждается различными государственными органами, которые указывают на невозможность применения к морским платформам отдельных правил, применяемых к объектам транспорта.

Так, Министерство финансов Российской Федерации подтвердило, что морские нефтегазовые платформы подлежат государственной регистрации в качестве судна, однако после момента их установки в стационарное положение и начала их использования по целевому назначению такой объект утрачивает статус судна и не может относиться к объектам водного транспорта.

Заключение

Таким образом, анализируя российское и международное законодательство, прослеживается двойственная правовая природа морских нефтегазовых платформ. Очевидно, что стационарная морская платформа по своим характеристикам не является судном, однако для упрощения регламентации деятельности по эксплуатации таких объектов на них распространяется режим юридической фикции статуса судна. По нашему мнению, морские нефтегазовые платформы являются объектами, имеющими особый правовой статус, и не могут быть однозначно отнесены к категории судна.

Принимая во внимание вышеизложенное, учитывая необходимость создания эффективной системы экологической безопасности, полагаем, что единственно верным решением обозначенной проблемы является активизация совместной работы государственных органов и бизнес-сообщества для целей построения в Российской Федерации актуальной и эффективной системы правового регулирования освоения и разработки морских месторождений углеводородного сырья.

Библиография

1. Международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью (Intervention). Заключена в г. Брюсселе 29.11.1969 // СПС «КонсультантПлюс»;
2. Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 года (OPRC). Заключена в г. Лондоне 30.11.1990 // СПС «КонсультантПлюс»;
3. Lloyd's Law Reports [2001] Vol. 1. Rep. 60. P. 545;
4. Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов. Заключена в г. Брюсселе 10.05.1952 // СПС «КонсультантПлюс»;
5. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (МАРПОЛ/MARPOL). Заключена в г. Лондоне 02.11.1973 // СПС «КонсультантПлюс»;
6. Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря, 1992 г. (Хельсинкская конвенция). Заключена в г. Хельсинки 09.04.1992 // СПС «КонсультантПлюс»;
7. Конвенция о защите Черного моря от загрязнения. Заключена в г. Бухаресте 21.04.1992 // СПС «КонсультантПлюс»;
8. Рамочная конвенция по защите морской среды Каспийского моря. Заключена в г. Тегеране 04.11.2003 // СПС «КонсультантПлюс»;
9. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ // СПС «КонсультантПлюс»;
10. Положение о классификации судов и морских стационарных платформ, утвержденное Приказом Минтранса

Российской Федерации от 09.07.2003 № 160 // СПС «КонсультантПлюс»;
11. Письмо Минфина России от 09.08.2012 № 03-05-05-04/14 // СПС «КонсультантПлюс».

Legal status of offshore oil and gas platforms

Lev V. Chernov

Head of the Legal Protection Department,
PJSC "LUKOIL",
101000, 11, Sretensky boulevard, Moscow, Russian Federation;
e-mail: lev.chernov@lukoil.com

Abstract

The article describes the problems of legal regulation in determining the status of offshore oil and gas platforms, points out the variety of existing approaches to determining the applicable legal regulation both in international law and in the national legal system. The process of development and development of offshore hydrocarbon deposits is regulated by a variety of regulatory legal acts of various fields of law, often inconsistent with each other, and in some cases directly contradicting each other. Currently, there is no unified concept of legal regulation of the legal relations under consideration, the authorized state bodies are developing legal regulation in relation to the issues under their jurisdiction, which creates problems associated with excessive control over the relevant activities, duplication of the powers of regulatory bodies, delaying the commissioning of facilities. The analysis of the current legislation of the Russian Federation in the field of development of offshore hydrocarbon deposits shows that the offshore platform is considered as a marine vessel, a dangerous production facility, a stationary hydraulic structure, a capital construction object, a fire protection object.

For citation

Chernov L.V. (2021) *Pravovoi status morskikh neftegazovykh platform* [Legal status of offshore oil and gas platforms] *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 11 (6A), pp. 183-188. DOI: 10.34670/AR.2021.24.66.023

Keywords

Offshore production, oil platforms, hydrocarbon raw materials, legal regulation, subsurface use, oil production, hydrocarbons, natural resource law.

References

1. International Convention on Intervention on the High Seas in Cases of Accidents Resulting in Oil Pollution (Intervention). Concluded in Brussels on 29.11.1969 // SPS "ConsultantPlus";
2. International Convention on Oil Pollution Preparedness, Control and Cooperation of 1990 (OPRC). Concluded in London on 30.11.1990 // SPS "ConsultantPlus";
3. Lloyd's Law Reports [2001] Vol. 1. Rep. 60. P. 545;
4. International Convention on the Unification of Certain Rules concerning the Arrest of Ships. Concluded in Brussels on 10.05.1952 // SPS "ConsultantPlus";
5. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL). Concluded in London on 02.11.1973 // SPS "ConsultantPlus";

6. Convention for the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area, 1992 (Helsinki Convention). Concluded in Helsinki on 09.04.1992 // SPS "ConsultantPlus";
7. Convention on the Protection of the Black Sea from Pollution. Concluded in Bucharest on 21.04.1992 // SPS "ConsultantPlus";
8. Framework Convention for the Protection of the Marine Environment of the Caspian Sea. Concluded in Tehran on 04.11.2003 // SPS "ConsultantPlus";
9. Code of Merchant Shipping of the Russian Federation No. 81-FZ of 30.04.1999 // SPS "ConsultantPlus";
10. Regulation on the classification of ships and offshore stationary platforms, approved by Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation No. 160 of 09.07.2003 // SPS "ConsultantPlus";
11. Letter of the Ministry of Finance of the Russian Federation dated 09.08.2012 No. 03-05-05-04/14 // SPS "ConsultantPlus".