

Н. С. Абрамов*

Международно-правовое обеспечение безопасности морских нефтегазовых установок в пределах исключительной экономической зоны и континентального шельфа

Аннотация. Целью статьи является оценка эффективности международно-правовых средств предупреждения современных угроз, направленных на морские нефтегазовые установки, и поиск оптимального решения для устранения выявленных недостатков. Заявленная цель обуславливает две ключевые задачи — анализ применимых норм международного права и анализ практики их реализации.

В первой части статьи рассматривается развитие концепции зон безопасности как основного международно-правового средства, обеспечивающего охрану установок в пределах исключительной экономической зоны и континентального шельфа. Во второй части рассматривается практика государств по обеспечению выполнения законов и правил, направленных на организацию безопасности установок в контексте заключений, сделанных международными судебными органами по делу судна *Arctic Sunrise*.

По результатам проведенного исследования делается вывод о недостаточности и неэффективности зон безопасности для предупреждения современных угроз. В качестве решения этой проблемы предлагается установить «зоны предупреждения» — дополнительное международно-правовое средство обеспечения безопасности морских нефтегазовых установок.

Ключевые слова: международное морское право, исключительная экономическая зона, континентальный шельф, зона безопасности, свобода судоходства, незаконные действия против морских установок.

DOI: 10.17803/1994-1471.2019.109.12.134-144

Введение

Морские нефтегазовые установки располагаются в отдаленных районах моря и крайне уязвимы к внешнему физическому воздействию. Совершение неправомерных действий, направленных против установок, осуществляющих разведку и разработку углеводородных

месторождений, подвергает опасности жизнь и здоровье их работников, может стать причиной катастрофического загрязнения морской среды и повлечь значительные убытки для компаний-операторов. Практика морской нефтегазовой промышленности показывает, что угроза может возникнуть ввиду самых разных обстоятельств.

© Абрамов Н. С., 2019

* Абрамов Никита Сергеевич, аспирант кафедры международного права юридического факультета МГУ имени М.В.Ломоносова

AbramovNS@iCloud.com

119991, Россия, г. Москва, Ленинские горы, д. 1, стр. 13—14

Во-первых, расширение морской нефтегазовой добычи во всех регионах мира и увеличение интенсивности судоходства значительно повышают риск столкновения судов с нефтегазовыми установками. Несмотря на то что большинство зарегистрированных столкновений до настоящего дня не имели серьезных последствий, проблема остается актуальной, принимая во внимание потенциальный масштаб и характер таких инцидентов.

Во-вторых, безопасности установок угрожают неправомерные действия, осуществляемые с целью воспрепятствовать их эксплуатации. Организация протестных акций на борту нефтегазовых платформ — сложившаяся практика неправительственных природоохранных организаций, выступающих против нефтегазовой добычи в море. Яркая иллюстрация подобной практики — акция, организованная в отношении платформы «Приразломная» в Баренцевом море. Межгосударственный спор, возникший вследствие инцидента, указывает на несовершенство международно-правового регулирования, которое призвано предупреждать подобные инциденты.

В-третьих, нефтегазовые установки являются потенциальными целями для террористов. Несмотря на сравнительно небольшое количество удавшихся нападений, частота организуемых атак с каждым годом лишь увеличивается¹.

Согласно Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (далее — Конвенция 1982 г.), зоны безопасности — ключевое средство обеспечения безопасности установок, которые эксплуатируются в пределах исключительной экономической зоны (далее — ИЭЗ) и континентального шельфа. В настоящей статье предпринята попытка оценить эффективность зон безопасности для предупреждения современных угроз.

С этой целью прослеживается развитие концепции зон безопасности, а также рассматри-

вается практика государств по обеспечению выполнения законов и правил, направленных на организацию безопасности установок в свете выводов, сделанных международными судебными органами по делу судна Arctic Sunrise. В заключении статьи обосновываются предложения по совершенствованию комплекса международно-правовых средств обеспечения безопасности морских нефтегазовых установок.

1. Развитие концепции зон безопасности

Понятие «зона безопасности» (англ. — safety zone) возникло в 1950-х гг. при подготовке Комиссией по международному праву (далее — КМП) статей по морскому праву. В составленном КМП проекте статей отмечалось, что государства должны обладать правом «устанавливать зоны безопасности на разумном расстоянии вокруг установок и сооружений и принимать в их пределах меры, необходимые для их защиты»². Необходимость организации таких зон обосновывалась КМП «крайней уязвимостью» установок, а также важностью их защиты от угроз, исходящих от судоходства³.

В формулировках статей КМП не сочла необходимым определить точный размер зон безопасности, лишь в комментариях указав, что «максимальный 500-метровый радиус является достаточным»⁴. Как впоследствии отмечали зарубежные авторы, указание на 500-метровый радиус не основывалось на специальном анализе потенциальных угроз морским установкам и было определено по аналогии с 500-метровыми зонами безопасности, которые в тот период обычно устанавливались вокруг нефтесудов на суше⁵.

На первой Конференции ООН по морскому праву предложенная КМП концепция зон без-

¹ Harel A. Preventing Terrorist Attacks on Offshore Platforms: Do States Have Sufficient Legal Tools? // Harvard National Security Journal. 2012. Vol. 4, № 1. P. 135.

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

³ Articles Concerning the Law of the Sea. P. 270.

⁴ Articles Concerning the Law of the Sea. P. 299.

⁵ Ulfstein G. The Conflict Between Petroleum Production, Navigation and Fisheries in International Law. Ocean Development & International Law. 1988. Vol. 19, № 3. P. 244.

опасности была одобрена участниками. Дискуссию вызвал лишь вопрос о размере таких зон. Делегация США — ведущего на тот момент государства в области морской нефтегазовой промышленности — выступала против закрепления универсального размера зон безопасности⁶. Между тем большинство делегаций-участников поддерживали идею четко определенного размера зон, указав на то, что отсутствие единого лимита может привести к возникновению межгосударственных споров⁷. В итоге на конференции был одобрен вариант, изначально предложенный в проекте КМП. Так, в нормах Женевской конвенции о континентальном шельфе 1958 г.⁸ впервые были закреплены положения о 500-метровых зонах безопасности.

Активное расширение морской нефтегазовой промышленности в 1970-е гг. потребовало развития применимого международно-правового режима. Одним из спорных аспектов вновь стал предельный размер зон безопасности. На третьей Конференции ООН по морскому праву целая группа делегаций выступила за расширение 500-метрового ограничения. Так, по заявлениям Турции и Индии 500-метровые зоны более не предотвращали столкновений с современными танкерами, не учитывая их габариты и скорость движения. В этой связи высказывались предложения о расширении максимального размера зон до 2 000 и 4 000 м. По предложению США, размер зон безопасности должен был определяться прибрежным государством в каждом конкретном случае «исходя из природы и функции установки». Между тем большин-

ство участников третьей Конференции ООН по морскому праву опасались, что произвольное определение размеров зон безопасности может привести к ограничению свободы судоходства⁹. По выражению современника дискуссии — британского международника О'Коннела, заявления о заинтересованности в расширении зон безопасности вызвали сопротивление многих государств, которые считали сложившееся на тот момент положение «слишком тщательно сбалансированным, чтобы его нарушать»¹⁰. По данной причине конференцией было принято решение о сохранении 500-метровых зон: Конвенция 1982 г.¹¹ предусматривает, что зоны безопасности «не простирались вокруг [установок] более чем на 500 метров, отмеряемых от каждой точки их внешнего края». Компромиссным положением Конвенции 1982 г. является признание права прибрежного государства устанавливать большие размеры зон безопасности в случае, если «это разрешено общепринятыми международными стандартами или рекомендовано компетентной международной организацией».

В 1980-е гг. режим зон безопасности получил развитие в связи с принятием Международной морской организацией (далее — ИМО) нескольких резолюций, направленных на предупреждение нарушения зон безопасности судами. Ключевые из них — Резолюция ИМО о мерах по предотвращению нарушений зон безопасности вокруг морских установок или сооружений 1987 г.¹² и Резолюция ИМО о зонах безопасности и безопасности мореплавания вокруг прибреж-

⁶ Summary Records of the 30th Meeting of the Fourth Committee. United Nations Conference on the Law of the Sea (3 April 1958). Official Records. Vol. VI. UN Doc. A/CONF.13/C.4/SR.30. Para. 12.

⁷ Summary Records of the 29th Meeting of the Fourth Committee. United Nations Conference on the Law of the Sea (2 April 1958). Official Records. Vol. VI. UN Doc. A/CONF.13/C.4/SR.29. Para. 5, 7, 23, 27.

⁸ Конвенция о континентальном шельфе от 29 апреля 1958 г. // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. 1970. Вып. XXIII. С. 101—105. Ст. 5(2), 5(3).

⁹ *Esmaili H.* The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law. 2001. P. 127.

¹⁰ *O'Connell D. P.* The International Law of the Sea: Volume I. 1982. P. 503.

¹¹ Конвенция ООН по морскому праву от 10 декабря 1982 г. Ст. 60(5) // Бюллетень международных договоров. 1998. № 1. С. 3—169.

¹² Measures to Prevent Infringement of Safety Zones around Offshore Installations or Structures (19 October 1987) IMO Res. A. 621(15).

ных сооружений и установок 1989 г.¹³ Данные резолюции содержат единственные принятые на универсальном уровне международно-правовые положения, которые раскрывают содержание мер, направленных на предотвращение столкновения судов с морскими установками.

Вскоре после принятия Конвенции 1982 г. в ИМО стали обсуждаться предложения по установлению расширенных зон безопасности. Так, в 1985 г., согласно заявлению Канады, предлагалось расширить пределы зон за 500-метровый лимит. Предложение подверглось критике: по мнению большинства участников ИМО, расширение зон безопасности противоречило Конвенции 1982 г., а сама организация не обладала необходимой компетенцией для установления таких изменений¹⁴. В итоге канадское заявление было отклонено без вынесения каких-либо рекомендаций.

В 2007 г. попытку получить одобрение на установление расширенных зон предприняла Бразилия. Необходимость увеличения радиуса зон вокруг нефтегазовых платформ в Кампусском бассейне обосновывалась опасностью столкновения судов с установками. Согласно заявлению Бразилии, процедура отгрузки нефти, в ходе которой танкеры пришвартовываются к платформам, требовала как минимум 1400-метрового радиуса, в связи с чем

заявлялась необходимость установления зон безопасности радиусом в одну морскую милю (≈ 1853 м) вокруг стационарных платформ и радиусом в две морские мили (≈ 3704 м) вокруг плавучих платформ¹⁵. По итогам рассмотрения заявления Бразилии Подкомитет ИМО по безопасности мореплавания принял решение об отказе. В обоснование этого решения было указано на «отсутствие процедур и руководства» для установления зон безопасности с радиусом, превышающим 500 м¹⁶.

Столь формальное обоснование для отказа стало причиной совместного предложения Бразилии и США по созданию рабочей группы для составления соответствующего руководства¹⁷. В 2009 г. такая рабочая группа была создана в рамках Подкомитета по безопасности мореплавания, и уже в 2010 г. был представлен проект Руководства для рассмотрения заявлений об установлении зон безопасности более 500 метров вокруг искусственных островов, установок и сооружений в ИЭЗ¹⁸. Между тем одобрения этот проект так и не получил. Большую роль в этом сыграло изменение позиции США: делегация заявила, что «на настоящий момент нет подтвержденной необходимости в зонах безопасности [радиусом] более 500 метров или разработке руководства для установления таких»¹⁹. Позднее аналогичное обоснование для

¹³ Safety Zones and Safety of Navigation around Offshore Installations and Structures (19 October 1989) IMO Res. A.671(16).

¹⁴ Ulfstein G. Op. cit. P. 245.

¹⁵ Proposal for the Establishment of an Area to be Avoided and Modifications to the Breadth of the Safety Zones around Oil Rigs located off the Brazilian Coast — Campos Basin. Submitted by Brazil. (26 February 2007) IMO Doc. NAV 53/3. Pp. 5—8.

¹⁶ Report to the Maritime Safety Committee (14 August 2007) IMO Doc. NAV 53/22. Para. 3.14.

¹⁷ Development of Guidelines for Consideration of Requests for Safety Zones Larger than 500 Meters Around Artificial Islands, Installations and Structures in the Exclusive Economic Zone. Submitted by the United States and Brazil (4 February 2008) IMO Doc. MSC 84/22/4. Para. 1, 3.

¹⁸ Guidelines for Consideration of Requests for Safety Zones Larger Than 500 Metres around Artificial Islands, Installations and Structures in the EEZ (23 April 2010) IMO Doc. NAV 56/4. Annex 1.

¹⁹ Guidelines for Consideration of Requests for Safety Zones Larger Than 500 Metres around Artificial Islands, Installations and Structures in the EEZ. Submitted by the United States (4 June 2010) IMO Doc. NAV 56/4/1. Para. 2. Согласно американским авторам, причиной изменения позиции делегации США стали противоречия с национальным Министерством обороны, посчитавшим возможное расширение зон безопасности существенным ограничением свободы судоходства (см.: Kraska J., Pedrozo R. International Maritime Security Law. 2013. P. 81).

отказа было оглашено Подкомитетом ИМО по безопасности мореплавания²⁰ и подтверждено Комитетом ИМО по безопасности на море²¹.

Таким образом, с момента принятия Конвенции 1982 г. ИМО ни разу не одобряла расширение зон безопасности и не разрабатывала руководств или рекомендаций по их установлению. Иными словами, не приходится говорить о существовании «общепринятых международных стандартов», которые бы позволяли устанавливать зоны с большим радиусом. Сегодня 500-метровый радиус закреплён в законодательстве ведущих государств в области морской нефтегазовой добычи, и именно его следует признать общепринятым.

Несмотря на сложившуюся практику, зарубежные исследователи не раз высказывались о том, что 500-метровые зоны безопасности не обеспечивают защиты морских нефтегазовых установок от внешних угроз²². Помимо аргумента о малом радиусе зон для предотвращения столкновений судов с установками, авторы справедливо отмечают неэффективность таковых в случае умышленных нападений. Так, самым распространённым аргументом является уязвимость морских установок перед террористической угрозой: 500-метровое расстояние от границы зоны до нефтегазовой платформы может быть преодолено современными средствами передвижения за ничтожно малое время²³, которое не позволяет принять меры защиты. Кроме того, системы вооружений, находящиеся в распоряжении террористов, дают возможность осуществить атаку не пересекая границы 500-ме-

тровый зоны. По мнению ряда зарубежных авторов, расширение зон безопасности если не исключит, то снизит риск таких угроз. В этой связи предлагается организовать очередные попытки получить разрешение ИМО, а также внесение соответствующих поправок в Конвенцию 1982 г. В качестве обоснования этих изменений указывается именно террористическая угроза — довод, который не принимался во внимание при согласовании положений Конвенции 1982 г. и ранее не рассматривался ИМО²⁴.

Признавая справедливость тезиса о недостаточности 500-метровых зон для предотвращения современных угроз, предложение о расширении радиуса, однако, нельзя назвать должной мерой. Во-первых, учитывая возможности современных видов оружия и используемые террористами методы, размер зоны безопасности перестал играть решающую роль, так как даже расширение радиуса до 2 морских миль не сможет предотвратить нанесение ракетного удара или торпедирование установки. Во-вторых, не теряет актуальности контраргумент об ограничении свободы судоходства, ведь более обширные зоны безопасности потребуют изменения сложившихся маршрутов торгового судоходства, что означает серьёзное увеличение расходов отрасли, особенно в акваториях с активной нефтегазовой добычей. В-третьих, учитывая позицию ИМО в вопросе по установлению расширенных зон безопасности, одобрение будущих заявлений маловероятно, а наличие у ИМО компетенции в части предотвращения угроз, не связанных с судоходством, достаточно спорно.

²⁰ Report to the Maritime Safety Committee (31 August 2010) IMO Doc. NAV 56/20. Para. 4.15.

²¹ Report of the Maritime Safety Committee on Its Eighty-Eighth Session (15 December 2010) IMO Doc. MSC 88/26. Para. 11.8.

²² *Esmaili H.* The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law. 2001. P. 129 ; *Harel A.* Preventing Terrorist Attacks on Offshore Platforms: Do States Have Sufficient Legal Tools? // Harvard National Security Journal. 2012. Vol. 4, № 1. P. 135 ; *Papastavridis E. D.* Protecting Offshore Energy Installations under International Law of the Sea // Natural Resources and the Law of the Sea Exploration, Allocation, Exploitation of Natural Resources in Areas under National Jurisdiction and Beyond. I. A. Laird, B. Sabahi, A. M. Whitesell (eds.). 2017. P. 213.

²³ В исследованиях зачастую приводятся подсчеты, согласно которым судно, двигающееся со скоростью в 25 узлов (46,3 км/ч), преодолевает 500-метровую зону безопасности за 39 с.

²⁴ *Harel A.* Preventing Terrorist Attacks on Offshore Platforms: Do States Have Sufficient Legal Tools? // Harvard National Security Journal. 2012. Vol. 4, № 1. Pp. 172—175.

2. Обеспечение выполнения законов и правил, направленных на организацию безопасности морских нефтегазовых установок

Рассмотрим основания и порядок осуществления мер по обеспечению выполнения законов и правил на борту нефтегазовых установок, в границах зон безопасности и за их пределами. Проанализируем эти аспекты в контексте выводов, сформулированных международными судебными органами по делу об инциденте с судном Arctic Sunrise.

Согласно положениям Конвенции 1982 г. прибрежное государство вправе осуществлять «исключительную юрисдикцию» **на борту установок**, что подразумевает осуществление как законодательной, так и исполнительной юрисдикции в отношении всех действий, совершаемых на борту установки (ст. 60(2)). В этой связи не вызывает сомнений правомерность задержания активистов Гринписа, закрепившихся на борту платформы «Приразломная».

Менее очевиден объем правоприменительных полномочий прибрежного государства **в пределах зоны безопасности**. Согласно ст. 60(4) Конвенции 1982 г. «прибрежное государство [в пределах зоны безопасности] может принимать надлежащие меры для обеспечения безопасности как судоходства, так и искусственных островов, установок и сооружений». В то же время значение формулировки «надлежащие меры» не раскрывается. По мнению судьи В. В. Голицына, формулировка «надлежащие меры» означает, что «прибрежное государство вправе принимать *подходящие меры* (англ. *appropriate measures*) для того, чтобы обеспечить соблюдение норм, регулирующих деятельность в пределах зон безопасности, иными словами, принимать *необходимые меры* по обе-

спечению их выполнения»²⁵. По данной логике прибрежное государство располагает широкой свободой при выборе применимых мер. Ограничением является лишь объект и цель данного положения — обеспечение безопасности судоходства и морских установок.

Представляется, что характер мер, принимаемых в целях обеспечения безопасности, должен определяться прибрежным государством в каждом конкретном случае исходя из обстоятельств. Так, если единичное нарушение судном зоны безопасности может вызвать требование покинуть пределы зоны, то неподчинение этому требованию может обосновать принятие мер по принудительному удалению судна за пределы зоны. В случае неоднократного нарушения запрета на вход в зону безопасности государство вправе принять меры, направленные на предотвращение будущих нарушений²⁶.

В случаях, представляющих серьезную опасность для морских установок, например в случае террористической угрозы, характер «надлежащих мер» определен международно-правовыми положениями. Так, Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе, 1988 г.²⁷ (далее — Протокол 1988 г.) в ст. 1 установил перечень действий, которые квалифицируются как преступления. К таковым относится захват платформы или осуществление контроля над ней, разрушение или повреждение платформы, помещение на платформу веществ и устройств, которые могут разрушить платформу или представлять угрозу ее безопасности и др. Намеренное совершение этих действий или попытка их совершения дают прибрежному государству право принять «меры, обеспечивающие присутствие [судна-нарушителя] в течение такого

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

²⁶ В 1993 г. вследствие протестных акций, организованных в отношении морской нефтегазовой платформы, власти Норвегии временно изъяли у Гринписа документы на судно Ross Rig. Впоследствии данная мера была обжалована в Верховном суде Норвегии, однако он подтвердил законность принятых мер (см.: *Oude Elferink A. G. The Arctic Sunrise Incident: A Multi-Faceted Law of the Sea case with a Human Rights Dimension* // The International Journal of Marine and Coastal Law. 2014. Vol. 29, № 2. P. 253).

²⁷ Бюллетень международных договоров. 2002. № 1. С. 12—15.

времени, которое необходимо для того, чтобы возбудить уголовное преследование или предпринять действия по выдаче»²⁸. При этом задержание является «надлежащей мерой» при условии, что у прибрежного государства существуют разумные основания полагать, что нарушение зоны безопасности предпринималось с целью совершения действий, образующих преступление по смыслу Протокола 1988 г.

В некоторых обстоятельствах оперативная оценка угрозы представляется затруднительной. Подобные ситуации возникают при совершении протестных акций в отношении нефтегазовых установок. Яркой иллюстрацией таковых служит инцидент с судном Arctic Sunrise, в ходе которого активисты Гринписа, нарушив 500-метровую зону безопасности, попытались закрепиться на борту «Приразломной». По свидетельствам участников инцидента, данные действия преследовали цель приостановить работу установки на некоторый период²⁹.

Ряд исследователей допускает, что столь серьезный характер последствий может рассматриваться как «осуществление контроля над установкой» по смыслу Протокола 1988 г.³⁰ Развивая логику данного подхода, следовало бы заключить, что протестные акции ставятся в один ряд с террористическими актами. Представляется, что подобный вывод может быть справедливым, если протестные акции носят насильственный характер³¹. Следовательно, именно характер протеста — мирный или насильственный — ключевым фактором при определении «надлежащих мер».

В этой связи возникает вопрос о том, какие меры пресечения можно считать допустимыми в случае мирного протеста. Некоторые применимые критерии оценки были приведены арбитражным трибуналом при Постоянной палате третейского суда в заключении по делу судна Arctic Sunrise³². Важно подчеркнуть, что эти критерии трибунал сформулировал в контексте соотношения права на протест в море и суверенных прав прибрежного государства по разведке и разработке неживых ресурсов в ИЭЗ. Из этого следует, что выбор мер пресечения, принимаемых в отношении мирных протестов, затрагивает широкий спектр международно-правового регулирования. Так, допустимость мирных протестов в пространствах под юрисдикцией прибрежного государства представляет, по сути, проблему соотношения международного права в области прав человека и морского права и требует специального исследования.

Статья 60(4) Конвенции 1982 г. не предполагает полномочий прибрежного государства на обеспечение исполнения законов и правил, направленных на пресечение угроз морских установкам, **за пределами зон безопасности**. В этом случае прибрежное государство вправе осуществлять принудительные меры только в ходе преследования судна-нарушителя по горячим следам³³. В инциденте с судном Arctic Sunrise соблюдение условий преследования стало одним из ключевых аспектов для разрешения спора³⁴.

²⁸ Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе, 1988 г. Ст. 1; Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, от 10 марта 1988 г. Ст. 7(1) // Бюллетень международных договоров. 2002. № 1. С. 3—11.

²⁹ *Oude Elferink A. G. Op. cit. P. 253, 247.*

³⁰ *Oude Elferink A. G. Op. cit. P. 253, 247; Plant G. The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation // International and Comparative Law Quarterly. 1990. Vol. 39, № 1. P. 34.*

³¹ В заключении по делу судна Arctic Sunrise арбитражный трибунал заключил, что действия активистов Гринписа носили ненасильственный характер и не могут быть квалифицированы как преступление по смыслу Протокола 1988 г. (см.: *The Arctic Sunrise Arbitration (The Kingdom of Netherlands v. Russian Federation). Award on the Merits of 14 August 2015. PCA Case № 2014-02. Para. 728, 314—321.*

³² *The Arctic Sunrise Arbitration ... Para. 324—332.*

³³ Конвенция ООН по морскому праву от 10 декабря 1982 г. Ст. 111.

³⁴ *The Arctic Sunrise Arbitration ... Para. 242—275.*

Ключевое значение вопроса о преследовании по горячим следам для разрешения спора отмечалось судьями В. В. Голицыным и подчеркивалось отечественными авторами (см.: *The Arctic Sunrise Case (Kingdom*

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

Данную тенденцию отражает не только логика заключений арбитражного трибунала, построенная главным образом на толковании права на разведку и разработку неживых ресурсов в пределах ИЭЗ³⁵, но и официальная позиция России как прибрежного государства: в заключении МИД РФ по правовым аспектам действий судна Arctic Sunrise против платформы «Приразломная» особо подчеркивается, что задержание было предпринято *«не в ходе преследования по горячим следам»*³⁶. Вместо этого в качестве главного аргумента заявлено о нарушении прав на разведку и разработку неживых ресурсов в пределах ИЭЗ и континентального шельфа.

Заключения арбитражного трибунала оказали значимое влияние на исследования международно-правовых средств обеспечения безопасности нефтегазовых установок. Так, зарубежными авторами высказывается мнение о том, что потенциальные последствия террористических атак можно рассматривать как основание для принудительных мер в отношении подо-

зреваемого судна до его входа в зону безопасности³⁷. Таким образом, необходимо признать, что суверенные права на разведку и разработку неживых ресурсов в пределах ИЭЗ все чаще рассматриваются как правовое средство обеспечения безопасности установок. Между тем эта тенденция представляется неоднозначной.

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

С другой стороны, содержание права на обеспечение выполнения законов и правил, касающихся разведки и разработки неживых ресурсов в пределах ИЭЗ, остается неопределенным: неясно, какова должна быть степень угрозы, допускающая осуществление принудительных мер; на каком расстоянии от установки допустимо принимать меры пресечения; как определить характер допустимых мер. Учитывая такую неопределенность, заявление суверенных прав на разведку и разработку неживых ресурсов в ИЭЗ как основания для обеспечения безопасности не может исключить злоупотреблений, следствием которых является необоснованное ограничение свобод открытого моря в ИЭЗ.

of the Netherlands v. Russian Federation), Provisional Measures. Order of 22 November 2013. Dissenting opinion of Judge Golitsyn. Para. 35—36 ; *Богущ Г. И.* Дело судна «Арктик Санрайз» в Международном трибунале по морскому праву // Международное правосудие. 2014. № 1. С. 7).

³⁵ The Arctic Sunrise Arbitration ... Para. 324—332.

³⁶ Официальная позиция МИД РФ была опубликована незадолго до вынесения решения арбитражного трибунала. The Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation, On Certain Legal Issues Highlighted by the Action of the Arctic Sunrise Against Prirazlomnaya Platform (5 August 2015) Para. 11.1. URL: www.mid.ru/documents/10180/1641061/Arctic+Sunrise.pdf/bc7b321e-e692-46eb-bef2-12589a86b8a6 (дата обращения: 01.04.2019).

³⁷ *Mossop J.* Protests against Oil Exploration at Sea: Lessons from the Arctic Sunrise Arbitration // The International Journal of Marine and Coastal Law. 2016. Vol. 31, № 1. P. 74.

3. Зоны предупреждения как дополнительное международно-правовое средство обеспечения безопасности морских нефтегазовых установок

Решение проблемы недостаточности и неэффективности 500-метровых зон безопасности не должно сводиться к простому увеличению их радиуса или расширению государственных полномочий в ИЭЗ. Представляется, что путь решения этой проблемы заключается в развитии комплекса международно-правовых средств обеспечения безопасности. Более того, этот путь сегодня подсказывает практика государств.

В последние десятилетия ряд прибрежных стран организовали так называемые запретные зоны (англ. exclusion zones), или зоны предупреждения (англ. warning zones), размер которых простирается за 500-метровый радиус от установок³⁸. Примером может служить предусмотренная российскими нормативными актами трехмильная зона предупреждения вокруг нефтяной платформы «Приразломная». В пределы этой зоны «судам не рекомендуется заходить [...] без разрешения оператора морской ледостойкой стационарной платформы»³⁹.

Строго говоря, подобная практика не основывается на нормах Конвенции 1982 г., так как зона предупреждения устанавливается в дополнение к 500-метровой зоне безопасности. В заключении по спору, возникшему вследствие инцидента с Arctic Sunrise, арбитражным трибуналом был сделан следующий комментарий о трехмильной зоне вокруг «Приразломной»: «[нормативные документы, предусматривающие порядок уведомления судов] не означают создания зоны, в которой Россия может устанавливать и применять законы и правила; такие зоны не накладывают обязательств на иностранные суда. Уведомления об опасности не носят обязательного характера и являются скорее рекомендацией. Их суть заключается в информировании судов об угрозе навигации, которая может возникнуть в трехмильной зоне вокруг

платформы, и представляется желательным, чтобы суда запрашивали разрешения оператора платформы перед проходом в зону»⁴⁰. Таким образом, справедливо поставив под сомнение наличие у прибрежного государства юрисдикции на установление обязательных правил судоходства в пределах трех морских миль от установки, располагающейся в ИЭЗ, трибунал отметил правомерное функциональное назначение этих зон — принятие мер для предотвращения угрозы морским установкам и судоходству.

Представляется, что установление «зон предупреждения» с радиусом более 500 м может иметь место для предупреждения современных угроз, и способно в известной степени разрешить проблему недостаточности зон безопасности. Применение подобного подхода в практике большего числа государств поможет сформировать дополнительное средство международно-правового обеспечения безопасности морских установок в дополнение с 500-метровыми зонами безопасности. В перспективе развитие такой практики может привести к установлению режима двух зон вокруг морских установок — зоны безопасности и зоны предупреждения. При этом в зоне предупреждения прибрежное государство должно обладать меньшим объемом полномочий, чем в зоне безопасности.

Эффективность предлагаемых зон предупреждения должен обеспечивать сбалансированный правовой режим. Его задача состоит не только в том, чтобы предотвратить современные угрозы для морских нефтегазовых установок, но и в том, чтобы гарантировать безопасность судоходства, в максимальной степени сохранив свободы открытого моря. Сегодня возможность согласования международно-правового режима зон предупреждения представляется вполне реалистичной, поскольку отдельные его элементы уже применяются рядом государств на практике, а концепция зон предупреждения, с одной стороны, гарантирует правовое основание охраны нефтегазовых установок от современных

³⁸ Kashubsky M. Offshore Oil and Gas Installations Security: An International Perspective. 2016. Pp. 205—206.

³⁹ Извещения мореплавателям № 51/11 (10 декабря 2011) С. 29 // URL: <https://structure.mil.ru/files/morf/military/files/NM1151.PDF> (дата обращения: 01.04.2019).

⁴⁰ The Arctic Sunrise Arbitration ... Para. 212.

угроз, а с другой — в максимальной степени сохранит свободы открытого моря.

Представляется, что важную роль в развитии международно-правового режима зон предупреждения должна сыграть ИМО посредством

разработки и принятия правил и рекомендаций, которые бы определяли единый размер зон (или правила определения размера), действующий в них режим судоходства, а также полномочия прибрежных государств в их пределах.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Бозуш Г. И. Дело судна «Арктик Санрайз» в Международном трибунале по морскому праву // Международное правосудие. — 2014. — № 1. — С. 3—10.
2. Толстых В. Л. Решение по делу «Арктик Санрайз» от 14 августа 2015 г. и комментарий к нему // Евразийский юридический журнал. — 2016. — № 1. — С. 101—105.
3. Esmaeili H. The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law. — Ashgate Dartmouth, 2001. — 301 p.
4. Harel A. Preventing Terrorist Attacks on Offshore Platforms: Do States Have Sufficient Legal Tools? // Harvard National Security Journal. — 2012. — Vol. 4, № 1. — Pp. 131—184.
5. Kashubsky M. Offshore Oil and Gas Installations Security: An International Perspective. — CRC Press, 2016. — 520 p.
6. Kraska J., Pedrozo R. International Maritime Security Law. — Martinus Nijhoff Publishers, 2013. — 968 p.
7. Mossop J. Protests against Oil Exploration at Sea: Lessons from the Arctic Sunrise Arbitration // The International Journal of Marine and Coastal Law. — 2016. — Vol. 31, № 1. — Pp. 60—87.
8. O'Connell D. P. The International Law of the Sea. — Vol. I. — Oxford : Clarendon Press, 1982. — 634 p.
9. Oude Elferink A. G. The Arctic Sunrise Incident: A Multi-Faceted Law of the Sea case with a Human Rights Dimension // The International Journal of Marine and Coastal Law. — 2014. — Vol. 29, № 2. — Pp. 244—289.
10. Papastavridis E. D. Protecting Offshore Energy Installations under International Law of the Sea // Natural Resources and the Law of the Sea Exploration, Allocation, Exploitation of Natural Resources in Areas under National Jurisdiction and Beyond / I. A. Laird, B. Sabahi, A. M. Whitesell (eds.). — Juris, 2017. — Pp. 197—213.
11. Plant G. The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation // International and Comparative Law Quarterly. — 1990. — Vol. 39, № 1. — Pp. 27—56.
12. Ulfstein G. The Conflict Between Petroleum Production, Navigation and Fisheries in International Law // Ocean Development & International Law. — 1988. — Vol. 19, № 3. — Pp. 229—262.

Материал поступил в редакцию 2 апреля 2019 г.

INTERNATIONAL LEGAL SECURITY OF OFFSHORE OIL AND GAS INSTALLATIONS WITHIN THE EXCLUSIVE ECONOMIC ZONE AND THE CONTINENTAL SHELF

Nikita S. Abramov, Postgraduate of the Department of International Law of the Faculty of Law of Lomonosov Moscow State University
AbramovNS@iCloud.com
Leninskie gory, d. 1, str. 13-14, Moscow, Russia, 119991

Abstract. The purpose of the paper is to assess the effectiveness of international legal means of preventing modern threats aimed at offshore oil and gas installations, and to find the optimal solution to eliminate the identified shortcomings. The stated goal determines two key tasks — an analysis of the applicable norms of international law and an analysis of the practice of their implementation.

The first part of the paper discusses the development of the concept of security zones as the main international legal means ensuring the protection of installations within the exclusive economic zone and the continental shelf. The second part examines the practice of states in enforcing laws and regulations aimed at organizing the safety of facilities in the context of the conclusions reached by international judicial authorities in the case of the Arctic Sunrise vessel.

Based on the results of the study, the author concludes that there is some insufficiency and inefficiency of security zones to prevent modern threats. As a solution to this problem, the author proposes to establish "warning zones", i.e. an additional international legal means to ensure the safety of offshore oil and gas installations.

Keywords: *international maritime law, exclusive economic zone, continental shelf, security zone, freedom of navigation, illegal actions against offshore installations.*

REFERENCES (TRANSLITERATION)

1. Bogush G. I. Delo sudna «Arktik Sanrajz» v Mezhdunarodnom tribunale po morskemu pravu // Mezhdunarodnoe pravosudie. — 2014. — № 1. — S. 3—10.
2. Tolstyh V. L. Reshenie po delu «Arktik Sanrajz» ot 14 avgusta 2015 g. i kommentarij k nemu // Evrazijskij yuridicheskij zhurnal. — 2016. — № 1. — S. 101—105.
3. Esmaeili H. The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law. — Ashgate Dartmouth, 2001. — 301 p.
4. Harel A. Preventing Terrorist Attacks on Offshore Platforms: Do States Have Sufficient Legal Tools? // Harvard National Security Journal. — 2012. — Vol. 4, № 1. — Pp. 131—184.
5. Kashubsky M. Offshore Oil and Gas Installations Security: An International Perspective. — CRC Press, 2016. — 520 p.
6. Kraska J., Pedrozo R. International Maritime Security Law. — Martinus Nijhoff Publishers, 2013. — 968 p.
7. Mossop J. Protests against Oil Exploration at Sea: Lessons from the Arctic Sunrise Arbitration // The International Journal of Marine and Coastal Law. — 2016. — Vol. 31, № 1. — Pp. 60—87.
8. O'Connell D. P. The International Law of the Sea. — Vol. I. — Oxford : Clarendon Press, 1982. — 634 p.
9. Oude Elferink A. G. The Arctic Sunrise Incident: A Multi-Faceted Law of the Sea case with a Human Rights Dimension // The International Journal of Marine and Coastal Law. — 2014. — Vol. 29, № 2. — Pp. 244—289.
10. Papastavridis E. D. Protecting Offshore Energy Installations under International Law of the Sea // Natural Resources and the Law of the Sea Exploration, Allocation, Exploitation of Natural Resources in Areas under National Jurisdiction and Beyond / I. A. Laird, B. Sabahi, A. M. Whitesell (eds.). — Juris, 2017. — Pp. 197—213.
11. Plant G. The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation // International and Comparative Law Quarterly. — 1990. — Vol. 39, № 1. — Pp. 27—56.
12. Ulfstein G. The Conflict Between Petroleum Production, Navigation and Fisheries in International Law // Ocean Development & International Law. — 1988. — Vol. 19, № 3. — Pp. 229—262.