



СТАТУС
НЕФТЯНЫХ
ПЛАТФОРМ

НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ
ШЕЛЬФОВЫХ
ПРОЕКТОВ

МОРСКИЕ
НЕДРА
РОССИИ

Neftegaz.RU

ДЕЛОВОЙ ЖУРНАЛ

OFFSHORE

ISSN 2410-3837

11 [107] 2020

ОСВОЕНИЕ ШЕЛЬФА
В УСЛОВИЯХ ШОКОВ
МИРОВЫХ НЕФТЕГАЗОВЫХ
РЫНКОВ



Входит в перечень ВАК

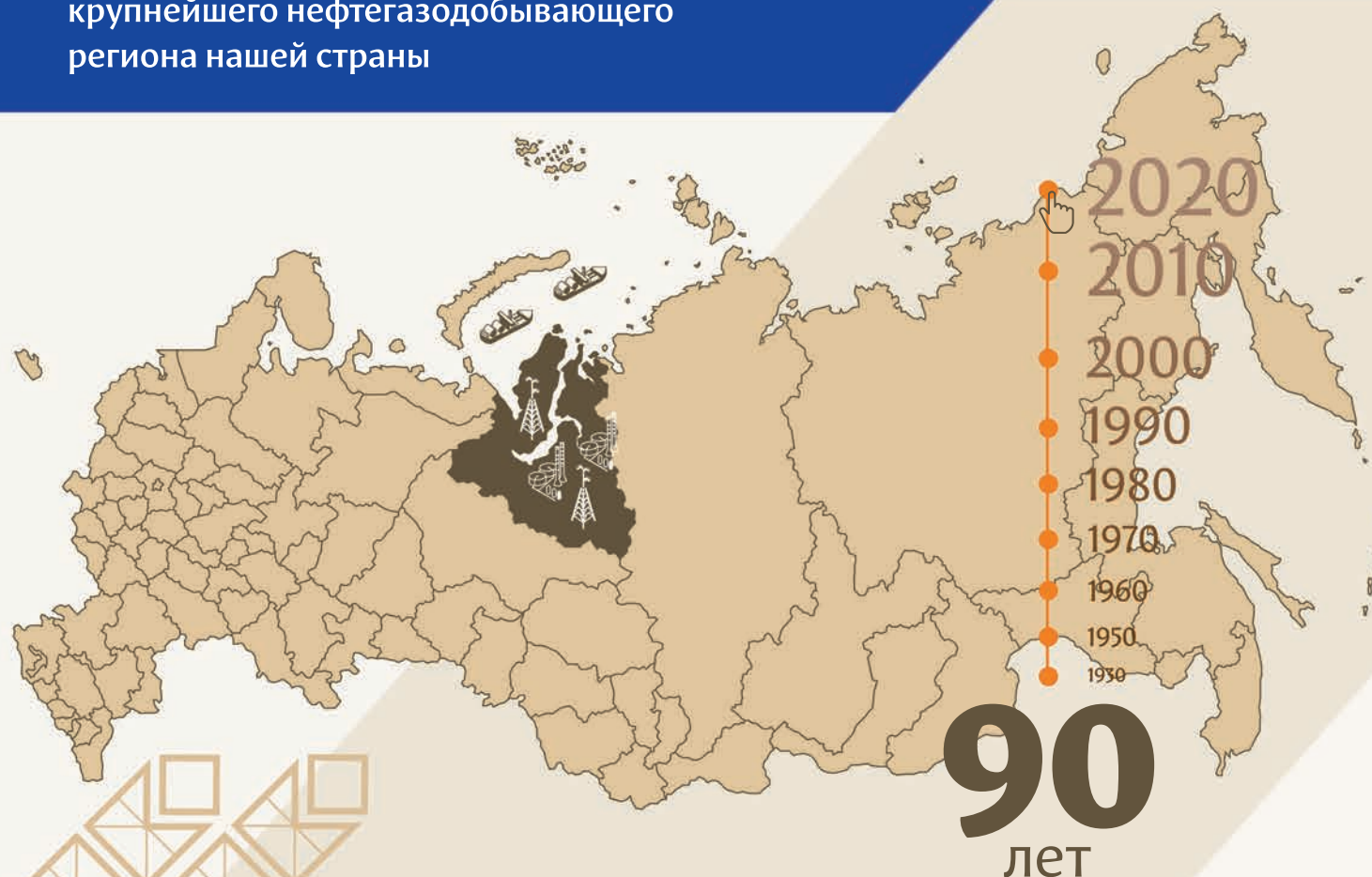
При поддержке правительства ЯНАО
и Минэнерго России

Ямал – сердце нефтегазовой отрасли России

Медиапроект приурочен к 90-летию ЯНАО –
крупнейшего нефтегазодобывающего
региона нашей страны

Интересный и познавательный
контент о добычи нефти и
газа в регионе для широкой
аудитории

Интерактивный информационный
ресурс, который будет пополняться
на протяжении всего юбилейного года



Интерактивная карта

Основные месторождения
углеводородов, компании ТЭК,
крупнейшие предприятия,
объекты транспортировки и
другие элементы нефтегазового
комплекса региона



Экспертные комментарии



Статьи и интервью

Редакционные статьи и новости
региона, актуальные интервью
с представителями власти и
руководителями крупнейших
отраслевых компаний,
работающих на Ямале



Инвестиционные проекты ЯНАО



Компании

Материалы компаний,
которые вносят существенный
вклад в развитие
нефтегазовой
промышленности региона



Объекты малых народов Севера



Медиапроект находится в открытом доступе
на www.yanao.neftegaz.ru

Морские нефтяные платформы: статус и юрисдикция

14



Освоение шельфа в условиях шоков мировых нефтегазовых рынков



28

Морские недра России: состояние изученности ресурсной базы

36



Особенности налогообложения шельфовых проектов в Арктике



50

Эпохи НГК

4

РОССИЯ Главное

Смена фаворита. На что делает ставку правительство в 2021 году

6

Маршруты российского газа: что успеют до конца 2020 года?

8

События

10

Первой строчкой

12

ПРАВО

Морские нефтяные платформы: статус и юрисдикция

14

НЕФТЕСЕРВИС

Легендарный генератор

24

РЫНОК

Освоение шельфа в условиях шоков мировых нефтегазовых рынков

28

ЮБИЛЕЙ

«Трест Коксохиммонтаж»: 90 лет в строительной отрасли

32

ГЕОЛОГОРАЗВЕДКА

Морские недра России: состояние изученности ресурсной базы

36

АВТОМАТИЗАЦИЯ

Регулируемое горение. Газовый анализ с применением настраиваемого диодного лазерного анализатора для управления горением в нагревателях

42

Арктическое пространство России и четвертая промышленная революция

54



Альтернативная энергетика для Арктики



62

Безопасное энергообеспечение в Арктике



68

Ледовые условия восточного шельфа



78

АРКТИКА

Особенности налогообложения шельфовых проектов в Арктике

50

Арктическое пространство России и четвертая промышленная революция

54

Альтернативная энергетика для Арктики

62

Безопасное энергообеспечение в Арктике

68

Ледовые условия восточного шельфа по данным акустических профилографов

78

ГОСРЕГУЛИРОВАНИЕ

Роль государства в развитии нефтегазового комплекса Норвегии

84

Календарь событий

89

ОБОРУДОВАНИЕ

Комплексная подготовка топлива для газовых турбин на примере ГТУ-ТЭЦ «Восточная»

90

КАДРЫ

Перспективы развития кадрового потенциала Российской Арктики

96

Хронограф

101

ДОБЫЧА

Энергосберегающие технологии для эксплуатации месторождений

102

Россия в заголовках

107

Классификатор

108

Цитаты

112

СОДЕРЖАНИЕ

2600 лет назад

В 6 веке до н.э. жители Керченского полуострова добывали нефть выкапывая ямы, залегающая близко к поверхности земли нефть быстро просачивалась и заполняла углубление. В ямы с нефтью опускали куски войлока, а затем отжимали нефть в сосуды.

2400 лет назад

В 4 веке до н.э. Александр Македонский, желая убедиться в горючих свойствах нефти, велел обмазать ею мальчика раба и поднести к нему огонь. Спустя два века Плутарх, описывая этот случай, утверждал, что горящего раба потушили водой.

2270 лет назад

В 250 году до н.э. китайский инженер-строитель Ли Бин изобрел ударно-канатный способ бурения нефтяных скважин. Скважины достигали 1000 м в глубину, но бурили их годами.

2100 лет назад

В 1 веке до н.э. римский ученый Плиний старший отмечал, что битумом лечат раны, зубную боль и кашель. 200 лет спустя европейцы пытались лечить туберкулез «Мазью святого Квирина», изготовленной на основе нефти, добываемой в Тегернском озере в Баварии.

1020 лет назад

В 10 веке арабский географ Масуди писал, что в Баку есть два источника нефти. Из одного добывают черную и синюю нефть, из другого – белую и желтую.

941 год назад

В 1079 году Тмутараканский князь Олег был захвачен хазарами, но через два года его вернули в родной город, чтобы он продолжал поставлять нефть, используемую в военных целях.

520 лет назад

В 15 веке индейцы племени Сенека использовали нефть в качестве ингредиента краски для тела, а битум – для крепления наконечника стрелы к древку.

370 лет назад

В 1650 году создан Сибирский Приказ для управления Сибирью, на территории которой в районе озера Байкал добывали нефть. В одной из таможенных книг есть запись о доставке байкальской нефти в Москву: «и помимо всякой рухляди привез полфунта нефти».

334 года назад

В 1686 году «гранатному мастеру» Г. Прокофиеву было поручено устроить «огнестрельные потешные стрельбы» – фейерверк, в качестве основного компонента которого использовалась нефть.

Издательство Neftegaz.RU

РЕДАКЦИЯ

Главный редактор
Ольга Бахтина

Шеф-редактор
Анна Павлихина

Редактор
Анастасия Никитина

Аналитик
Артур Гайгер

Журналисты
Анна Игнатьева
Елена Алифирова
Денис Савосин
Сабина Бабаева

Дизайн и верстка
Елена Валетова

Корректор
Виктор Блохин

РЕДКОЛЛЕГИЯ

Ампилов Юрий Петрович
д.т.н., профессор, МГУ им. М.В. Ломоносова

Алюнов Александр Николаевич
Вологодский государственный университет

Бажин Владимир Юрьевич
д.т.н., эксперт РАН, Санкт-Петербургский горный университет

Галиулин Рауф Валиевич
д.г.н., Институт фундаментальных проблем биологии РАН

Гриценко Александр Иванович
д.т.н., профессор, академик РАЕН

Гусев Юрий Павлович
к.т.н., профессор, ФГБОУ ВПО НИУ МЭИ

Данилов Александр Михайлович
д.т.н., ВНИИ НП

Данилов-Данильян Виктор Иванович
д.э.н., профессор, член-корреспондент РАН, Институт водных проблем РАН

Двойников Михаил Владимирович
д.т.н., профессор, Санкт-Петербургский горный университет

Еремин Алексей Михайлович
д.т.н., профессор, РГУ нефти и газа (НИУ) им. И.М. Губкина

Илюхин Андрей Владимирович
д.т.н., профессор, Советник РААСН, Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет

Каневская Регина Дмитриевна
действительный член РАЕН, д.т.н., профессор, РГУ нефти и газа (НИУ) им. И.М. Губкина

Макаров Алексей Александрович
д.э.н., профессор, академик РАН, Институт энергетических исследований РАН

Мастепанов Алексей Михайлович
д.э.н., профессор, академик РАЕН, Институт энергетической стратегии

Мищенко Игорь Тихонович
д.т.н., профессор, Академик РАЕН, РГУ нефти и газа (НИУ) им. И.М. Губкина

Панкратов Дмитрий Леонидович
д.т.н., профессор, Набережночелнинский институт

Половинкин Валерий Николаевич
д.т.н., профессор, действительный член РАЕН, Военно-морская академия

Салыгин Валерий Иванович
д.т.н., член-корреспондент РАН, профессор МИЭП МГИМО МИД РФ



Издательство:
ООО Информационное агентство Neftegaz.RU

Директор
Ольга Бахтина

Представитель в Евросоюзе
Виктория Гайгер

Отдел рекламы
Дмитрий Аверьянов
Денис Давыдов
Ольга Щербакова
Валентина Горбунова
Олег Китаев
Руслан Елецкий
Екатерина Мордасова

Отдел по работе с клиентами
Софья Егорова

Выставки, конференции, распространение
Мария Короткова

Служба технической поддержки
Андрей Верейкин
Сергей Прибыткин
Евгений Сукалов

pr@neftgaz.ru
Тел.: +7 (495) 650-14-82

Деловой журнал Neftegaz.RU зарегистрирован федеральной службой по надзору в сфере массовых коммуникаций, связи и охраны культурного наследия в 2007 году, свидетельство о регистрации ПИ №ФС77-46285

Адрес редакции:
127006, г. Москва, ул. Тверская, 18, корпус 1, оф. 812
Тел. (495) 650-14-82, 694-39-24
www.neftgaz.ru
e-mail: info@neftgaz.ru
Подписной индекс МАП11407

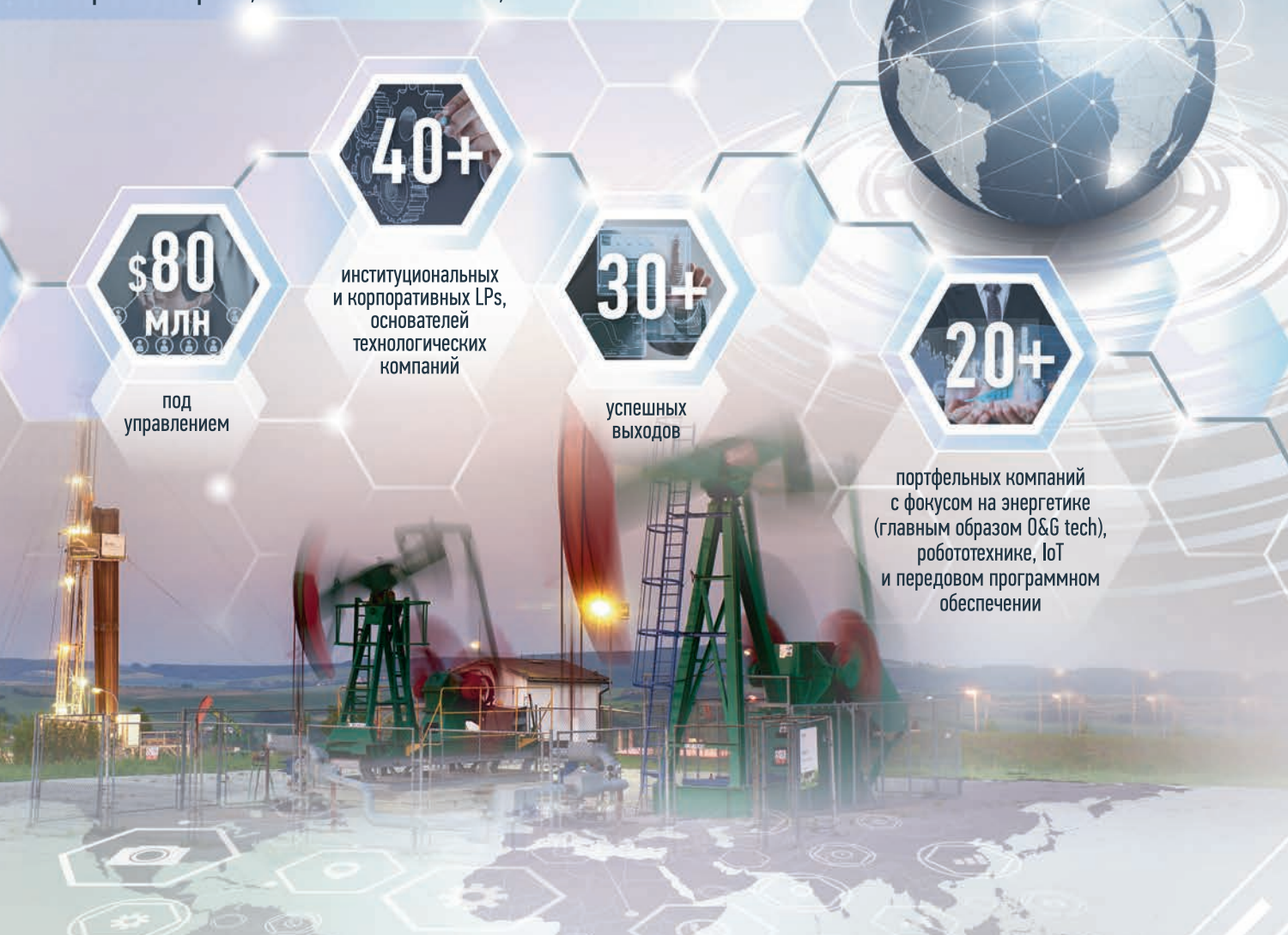
Передача материалов журнала Neftegaz.RU невозможна без письменного разрешения главного редактора. Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных объявлениях, а также за политические, технологические, экономические и правовые прогнозы, представленные аналитиками. Ответственность за инвестиционные решения, принятые после прочтения журнала, несет инвестор.

Отпечатано в типографии
«МЕДИАКОЛОР»

Заявленный тираж
8000 экземпляров



TerraVC – инвестиционная компания с более чем 20-летним опытом работы в цифровой и энергетической промышленности, работающая в Северной Америке, на Ближнем Востоке, в России/СНГ



ПОРТФЕЛЬНЫЕ КОМПАНИИ В НЕФТЕГАЗОВОЙ ОТРАСЛИ



Многоствольное заканчивание скважин
ml-1.com



Технология радиального бурения скважин
perfobur.com



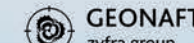
Цифровая платформа для управления резервуаром и оптимизации добычи
tota.systems



Сверхскоростные ESPs
lexsp.com



Цифровая платформа для оптимизации и автоматизации бурения
aidriller.com



Интеллектуальное программное обеспечение для оптимизации бурения в реальном времени
geonaft.ai



Усовершенствованная технология обработки и передачи телеметрических данных
axelmwd.com



Компании увеличили дивиденды, а не налоговые отчисления



Минэнерго подготовило меры поддержки для перерабатывающих предприятий



С 1 января 2021 г. отменяется льгота по экспортной пошлине на особую нефть



С сентября отменен ряд льгот по налогам на добычу сверхвязкой нефти

СМЕНА ФАВОРИТА. НА ЧТО СДЕЛАЕТ СТАВКУ ПРАВИТЕЛЬСТВО В 2021 ГОДУ

Анна Павлихина

В октябре Президент РФ В. Путин подписал закон, согласно которому с 1 января 2021 г. будет отменена льгота по экспортной пошлине для нефти с особыми характеристиками. С учетом этого бюджет в следующем году получит дополнительно 37,4 млрд руб., в 2022 г. – 24,6 млрд руб., в 2023 г. – 11,5 млрд руб. Месяцем ранее правительство одобрило законопроект по отмене ряда льгот, касающихся налога на добычу полезных ископаемых на зрелых месторождений и сверхвязкой нефти. В результате в 2021 г. Минфин ожидает дополнительные 290 млрд руб. Крупные компании, в чьих активах существенную долю составляют месторождения с такой нефтью (Роснефть, Сургутнефтегаз, ЛУКОЙЛ и Татнефть) пожаловались В. Путину на предстоящие убытки. В результате законопроект подштриховали, но суть осталась.

В 2018 г. страсти вокруг многочисленных проблем крупных добывающих компаний так накалились, что нефтегазовая отрасль из основного налогоплательщика превратилась в самый льготный сегмент. За пять лет, с 2013 по 2018 г., льготы увеличились с 26,7% до 49,8%. Обосновывалось это необходимостью разработки новых технологий, расширения инвестпрограмм и всего, что увеличит добычу на истощенных месторождениях, а, следовательно, поспособствует притоку денег в бюджет. Но время шло, а налоговая база не увеличивалась. По словам замминистра финансов РФ А. Сазанова «У топ-5 нефтяных компаний абсолютно никак не изменились инвестиции, разница – ноль. А вот дивиденды за это время выросли в два раза – на 500 млрд рублей». Как говорится, если нет разницы... пусть платят больше.

В 2019 г. стало совершенно очевидно, что вопрос льгот требует пересмотра. К этому времени преференции по месторождениям и категориям нефти перевалили за 56%. 22 июля 2019 г. В. Путин объявил мораторий на новые льготы для нефтедобычи. Падение цен на нефть в 2020 г. и соглашение ОПЕК+ стали последней каплей. Усиление налоговой нагрузки (или, как в данном случае, отмена послаблений) не впервые применяется Минфином в подобных ситуациях. Так было, например, в 2014–2015 гг. Однако на этот раз, помимо нефтянки налоги выросли для металлургов и производителей минеральных удобрений.



Что касается нефтедобывающих компаний, то еще в апреле глава Минэнерго А. Новак заявил, что им не требуется особая государственная помощь. Место upstream в графе «получатель преференций» начинают занимать новые направления: нефтепереработка и нефтехимия, экология, инновации, Арктика, индустриальные парки, нефтесервис.

Тогда же, 29 апреля 2020 г. Минэнерго подготовило меры поддержки для предприятий нефтеперерабатывающей, нетехнической отраслей, согласно которым компании должны взять на себя жесткие обязательства по объему инвестиций и срокам ввода в эксплуатацию процессов глубокой переработки нефти. В октябре правительство проработало меры поддержки для целого ряда направлений, среди которых добывающих компаний нет.

Во-первых, была введена инвестиционная надбавка для НПЗ. Меры направлены на стимулирование переработки этана и СУГ в продукцию нефтехимии, а также на модернизацию и создание новых перерабатывающих мощностей. Вычет по налогу смогут получить налогоплательщики, использующие техпроцессы переработки этана при температуре выше 700 °С. Во-вторых, вице-премьер В. Абрамченко поручила отраслевым министерствам проработать стимулирующие меры по перевозкам угля в «экологические» морские порты, т.е. те порты, которые используют современные методы перевалки угля и технологии, соответствующие международным стандартам по пылеподавлению. В-третьих, М. Мишустин подписал постановление о субсидировании части затрат на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в размере 28,7 млрд руб. Раньше получить финансирование было возможно только по факту выполнения работ, а теперь – авансом, но под обязательство запуска инновационного продукта в серийное производство. В-четвертых, в сентябре было подписано постановление о частичной компенсации страховых взносов для предпринимателей в Арктике. Тогда же, в начале осени, правительство приняло решение о поддержке индустриальных парков, на азвитие которых планируют выделить 5,3 млрд рублей в течение трех лет. И это в-пятых. В-шестых, правительство утвердило механизм поддержки нефтесервисных компаний. Сокращение добычи привело к сокращению спроса на их услуги, в первую очередь, на буровые работы. Стимулирующие меры заключаются в том, что посредством SPV-компаний бурение и освоение скважины будет продолжаться без ее передачи в промышленную эксплуатацию, а после окончания срока договора ОПЕК+ и восстановления рынка это позволит быстро нарастить необходимые объемы добычи.

В последние годы зависимость России от экспорта энергоносителей все больше возрастала. Но кризисные годы выявили слабые места: за первые полгода на экспорте нефти удалось заработать на 37,7% меньше, чем в 2019 г. Прогнозы указывают на то, что спрос не восстановится до прежнего уровня, а значит, самое время задуматься, как справляться без экспорта энергоресурсов. ●

МАРШРУТЫ РОССИЙСКОГО ГАЗА: ЧТО УСПЕЮТ ДО КОНЦА 2020 ГОДА?

Елена Алифирова,
Денис Савосин

Движение судов, которые могут принять участие в завершении строительства МГП «Северный поток-2», становится все более активным. Трубоукладочное судно Академик Черский проходит испытания в районе Калининграда. Ему в помощь прибыли суда снабжения. В порту Мукран, где расположен логистический терминал газопровода остаются три судна. Судно обеспечения морских платформ, способное вести подводно-технические работы, держится рядом. Финвал, Умка, Балтийский исследователь могут помочь Черскому в ходовых испытаниях и проверке установленной на судне системы позиционирования с независимыми генераторами энергии для работы лебедок. Но становится все труднее закончить строительство к анонсированному В. Путиным сроку, а значит, можно ожидать, что строительство МГП возобновится в начале ноября.

В условиях срыва сроков для «Газпрома» крайне важно, чтобы газопровод-отвод от второй нитки «Турецкого потока» был построен до конца 2020 г. Президент Сербии А. Вучич на встрече с послом России А. Боцан-Харченко заявил, что Сербия завершит строительство своего участка сухопутного продолжения второй нитки МГП к концу года. Это сейчас особенно важно для властей РФ. Согласно пятилетнему газовому контракту с «Нафтогазом», с 2021 г. мощности забронированные для транзита российского газа снижаются до 40 млрд м³/год, а мощности сверх этого объема будут оплачиваться по более высокому тарифу. С приходом зимы, когда спрос на газ в Европе возрастет, Газпрому придется увеличивать транзит. Сербия завершила укладку труб на своем участке продолжения второй нитки Турецкого потока еще в декабре 2019 г., но для ввода в эксплуатацию необходимо возвести КС и сопутствующую инфраструктуру.

Но Болгария дважды сорвала сроки ввода своего, который должен был быть запущен одновременно с МГП «Турецкий поток». Сначала срок был сдвинут на 31 мая 2020 г., а затем до конца 2020 г. ●

Рейтинги Neftegaz.RU

С 1 января 2021 года нефтяную отрасль ждут изменения. В. Путин подписал закон, изменяющий параметры налога на добавленный доход (НДД) и налога на добычу полезных ископаемых (НДПИ). Приведут ли эти корректировки к ухудшению состояния в нефтяной отрасли?

Приведет ли отмена льготы по экспортной пошлине к ухудшению состояния в нефтяной отрасли?

15 %

Да, наибольшие потери понесут основные добывающие компании: Роснефть, Татнефть, Сургутнефтегаз и ЛУКОЙЛ

8 %

Нет, вводимые меры позволят оптимизировать предоставление налоговых льгот в нефтяной отрасли

25 %

Да, но отмена льгот увеличит доходы федерального бюджета с 2021 по 2023 годы на 686 млрд рублей

4 %

Нет, одновременно с ужесточением условий, как альтернатива по упраздняемым льготам, предлагается НДД

48 %

Все зависит от ситуации на рынке и инвестиционных программ

МЭА прогнозирует утрату нефтью своих позиций в качестве основного энергоносителя. Справедливо ли это утверждение для ближайших двадцати лет?

Останется ли нефть основным энергоносителем в ближайшие двадцать лет?

23 %

Нет, спрос на нефть падает, но восстановление глобального рынка после обвала в 2020 г. ожидается уже в 2023 г.

10 %

Да, европейские страны декарбонизируют свои производства и вводят стимулы, заставляющие и другие страны отказываться от нефти

9 %

Нет, основные потребители – это страны АТР, они еще не скоро перейдут на другие виды энергоносителей

4 %

Да, нефть останется основным энергоносителем до 2040 г., но затем стремительно начнет утрачивать позиции

54 %

Для развитых стран эпоха нефти уже закончена, но для развивающихся стран ее роль не уменьшится в двадцатилетней перспективе

ИДЕТ ЗАСЕЛЕНИЕ



ЕВРОПЕЙСКИЕ
ПРОПЕРТИ
АВАРДС
AWARD
WINNER



Санкт-Петербург,
Аптекарский проспект, дом 5



BOTANICA
ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС



Квартиры бизнес-класса
в сердце Петроградки



200 м
до Ботанического сада



2-4 квартиры
на этаже



Широкие видовые террасы
и теплые лоджии



Мастер-спальни с собственными
ванными комнатами



Квартиры с кухнями-гостиными
до 35 м²



Группа Эталон

380-05-25

ЗАСТРОЙЩИК АО «ЭТАЛОН ЛЕНСПЕЦСМУ». АДРЕС
ЖИЛОГО КОМПЛЕКСА БОТАНИКА: САНКТ-ПЕТЕРБУРГ,
АПТЕКАРСКИЙ ПРОСПЕКТ, ДОМ 5, СТРОЕНИЕ 1. ДОМ СДАН.
*БОТАНИКА - БОТАНИКА



Выборы президента
Обвал рынка акций
Газовые войны
Запуск нового производства
Северный поток
Слишком капиталов
Новый глава Роснефти
Цены на нефть



Подводная добыча станет проще

Ростех разработал оборудование для подводной нефтедобычи. Система обеспечивает передачу команд и данных с датчиков управления подводного комплекса нефтедобычи на расстоянии до 85 км и глубине до 500 м. В отличие от аналогов, которые передают сигналы по электрическому кабелю, работа

Инженеры разработали систему высоконадежных цифровых волоконно-оптических модулей, которые обеспечивают передачу оптического сигнала на длине волны 1,55 мкм со скоростью до 1 Мбит/с. Устройство может устанавливаться на вертолет или дрон и способно обнаруживать месторождения нефти и газа с воздуха по следам углеродных газов в атмосфере.

Новый морской терминал

На базе Сырадасайского месторождения, в 87 км от Порта Диксон, планируется строительство морского угольного терминала с проектным грузооборотом 4 млн т в год. Объекты морской и береговой инфраструктуры рассчитаны на прием и обслуживание 198 судов в год. Проектируемые объекты для первоочередной отработки запасов угля открытым способом расположены в 105 км от поселка Диксон в Красноярском крае. Месторождение расположено



СПОС построена на применении волоконно-оптической системы, благодаря этому скорость передачи информации выше в несколько раз.

в пределах Западно-Таймырского угленосного района. Запасы составляют примерно 5,7 млрд т и относятся преимущественно к жирным маркам угля (2Ж). Это самые ценные для коксования и использования в металлургической промышленности марки угля. Лицензия на разработку принадлежит компании Северная Звезда, входящей в состав международной корпорации AEON.

Роснефть исследует Восточную Арктику

В Восточной Арктике стартовала научно-исследовательская экспедиция, организованная специалистами Арктического Научного Центра. Многоцелевое судно Капитан Воронин в рамках экспедиции выполнит



инженерно-геофизические работы в акваториях моря Лаптевых, Карского и Восточно-Сибирского морей. Основной задачей проекта является подготовка к бурению стратиграфических скважин в исследуемом районе.

Это необходимо для отбора керна, определения возраста, состава и условий формирования пород осадочного чехла изучаемых участков шельфа для понимания геологического строения и оценки нефтегазового потенциала региона.

Второй ветка ВСМ
Богучанская ГЭС запущена
Продажа квот
Долгие руки до Арктики
Южный поток
Цены на газ
Слишком капиталов
Северный поток достроили



по обустройству месторождения им. В. Грайфера, начало добычи на котором запланировано на 2022 г.

Всего ЛУКОЙЛ открыл в акватории Каспийского моря 10 месторождений (с учетом СП) с суммарными извлекаемыми запасами углеводородов по категориям C₁+C₂ 7 млрд бнз.

Газпром исследует Карское море

Газпром открыл новую газовую залежь на Ленинградском месторождении на шельфе Карского моря. Бурение разведочной скважины №5 глубиной 2700 м велось с помощью ППБУ Nanhai 8.



Проект 123

Научно-исследовательские суда проекта 123, строящиеся для Минобрнауки по нацпроекту «Наука», будут иметь ледовый класс и смогут работать в Арктике.

Прототипом для НИС послужило немецкое научно-исследовательское судно. Разработчики смогли обеспечить хорошее обтекание носовой части корпуса, в днище которой встроено высокоточное

На судне удалось разместить большое количество научных лабораторий и оборудования, также помещения для экипажа в количестве 35 человек и 45 человек персонала. Суда проекта 123 позволят обеспечить выполнение всего комплекса океанологических исследований в любом районе мирового океана.

ЛУКОЙЛ осваивает Каспий

ЛУКОЙЛ приступил ко второму этапу развития второй очереди месторождения им. В. Филановского. «ЛУКОЙЛ с нуля открыл для России новую нефтегазовую провинцию на Каспии – одну из крупнейших в новой истории нашей страны» – сказал Ю.Борисов на церемонии начала второго этапа. Разработка месторождения ведется в три очереди.

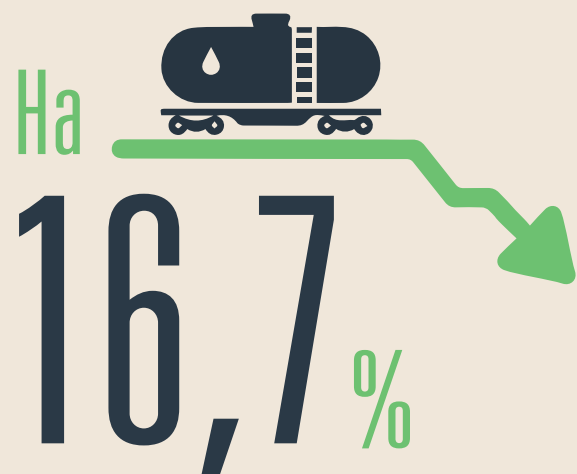
В настоящее время в российском секторе Каспийского моря ЛУКОЙЛ ведет добычу на 2 месторождениях – им. Ю. Корчагина и им. В. Филановского. Продолжаются стартовавшие осенью 2018 г. работы



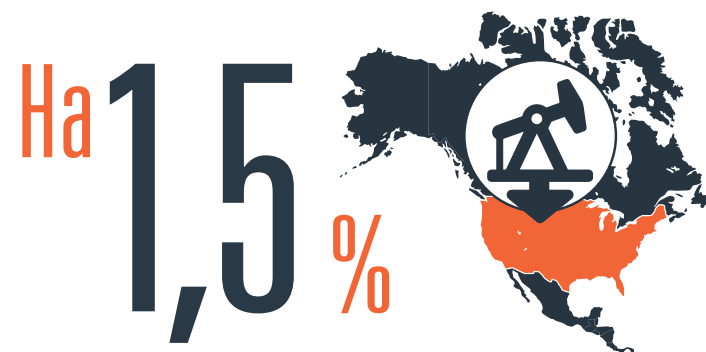
научное оборудование. Особое внимание конструкторы уделили пропульсивной установке (силовой комплекс судна) и приняли меры по успокоению качки с помощью специального оборудования.

В результате был получен промышленный приток газа дебитом около 600 тыс. м³/сутки. Это существенно увеличивает промышленную ценность месторождения.

Газпром проведет подсчет новых запасов Ленинградского ГКМ и представит данные в Госкомиссию по запасам для внесения в государственный баланс. В геологическом плане Ленинградское ГКМ относится к Южно-Карской нефтегазоносной области в северной части Западно-Сибирской НГП. Текущие извлекаемые запасы газа оцениваются в 1,9 трлн м³, что относит Ленинградское ГКМ к категории уникальных. ●



сократились объемы транспортировки нефти по системе Транснефти в 3-м квартале 2020 г. составил **105,6 млн т**



(до 7,692 млн барр./сутки) может сократиться добыча сланцевой нефти в США в ноябре 2020 г. по сравнению с октябрём

Добыча сланцевого газа снизится на **0,7%**. Текущая добыча сланцевой нефти в США оценивается в **7,813 млн барр./сутки**



направили Россети Северо-Запад в 2020 г. на ремонт мурманских электросетей



млн барр./сутки

составила добыча нефти в мире в сентябре 2020 г.

что на **7,83 млн барр./сутки** ниже по сравнению с сентябрем 2019 г. и на **60 тыс. барр./сутки** – с августом 2020 г.



составляет задержка ввода 4-й линии Ямал СПГ по технологии Арктический каскад до конца 2020 г.

В октябре НОВАТЭК завершит ее строительство



планируется установить в Московской области в рамках проекта Инфраструктура электротранспорта нового поколения

Всего построено **187** зарядных станций



снизились доходы РФ от экспорта нефти за 8 месяцев 2020 г., природного газа – **на 50%**

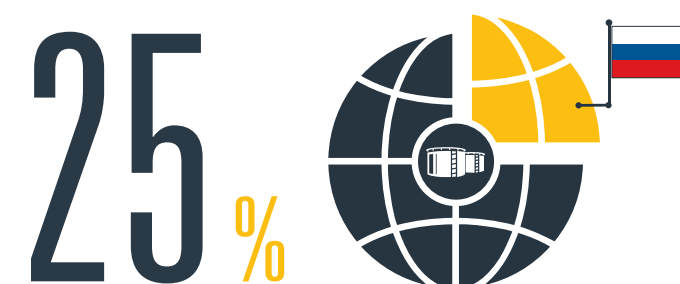


достигла накопленная добыча нефти на Восточно-Мессояхском месторождении

За 4 года на территории ЛУ построено более **430** нефтяных эксплуатационных скважин, общая проходка по бурению превысила **2,1 млн м**



потеряла Ливия с 2013 г. из-за перебоев с добычей нефти



может достигнуть доля России на мировом рынке СПГ

Россия к 2025 г. сможет производить свыше **68 млн т/год СПГ**



Польский регулятор UOKiK оштрафовал Газпром по делу о газопроводе Северный поток-2



(на **3%** по сравнению с августом 2020 г.) сократилось число нефтегазовых установок в мире в сентябре 2020 г.

МОРСКИЕ НЕФТЯНЫЕ ПЛАТФОРМЫ: статус и юрисдикция

Гаврилина Елена Александровна

доцент кафедры правового регулирования ТЭК
МГИМО МИД России,
к.ю.н.

ЦЕЛЬЮ ДАННОЙ ПУБЛИКАЦИИ ЯВЛЯЕТСЯ АНАЛИЗ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО СТАТУСА ПЛАВУЧИХ БУРОВЫХ УСТАНОВОК И МОРСКИХ СТАЦИОНАРНЫХ ПЛАТФОРМ, УСТАНОВЛЕННЫХ В ИСКЛЮЧИТЕЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЗОНЕ И НА КОНТИНЕНТАЛЬНОМ ШЕЛЬФЕ ДЛЯ ЦЕЛЕЙ ГЕОЛОГОРАЗВЕДКИ И ДОБЫЧИ НЕФТЕГАЗОВЫХ РЕСУРСОВ МОРСКОГО ДНА, В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ТИПА НЕФТЕГАЗОВОГО ОБЪЕКТА, ЕГО ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРИНАДЛЕЖНОСТИ (ФЛАГА), ЭТАПА ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ. РЕЗУЛЬТАТОМ ИССЛЕДОВАНИЯ ЯВЛЯЕТСЯ ВЫВОД, ЧТО МОРСКИЕ НЕФТЯНЫЕ ПЛАТФОРМЫ ВНЕ ЗАВИСИМОСТИ ОТ ИХ ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК И ВИДА ДОЛЖНЫ КВАЛИФИЦИРОВАТЬСЯ КАК «УСТАНОВКИ И СООРУЖЕНИЯ НА МОРСКОМ ДНЕ», ДЛЯ ТОГО ЧТОБЫ ИСКЛЮЧИТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ РАСПРОСТРАНЕНИЯ НА УСТАНОВКИ И СООРУЖЕНИЯ РЕЖИМА МОРСКОГО СУДНА И ДЛЯ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ПРИБРЕЖНОМУ ГОСУДАРСТВУ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНОЙ ЮРИСДИКЦИИ НАД ТАКОГО РОДА ИМУЩЕСТВОМ

THE PURPOSE OF THIS PUBLICATION IS TO ANALYZE THE INTERNATIONAL LEGAL STATUS OF FLOATING DRILLING UNITS AND OFFSHORE FIXED PLATFORMS INSTALLED IN THE EXCLUSIVE ECONOMIC ZONE AND ON THE CONTINENTAL SHELF FOR THE PURPOSE OF EXPLORATION AND PRODUCTION OF OIL AND GAS RESOURCES AT THE SEABED, DEPENDING ON THE TYPE OF OIL AND GAS FACILITY, ITS NATIONALITY (FLAG), WORK COMPLETION STAGE. THE RESULT OF THE STUDY IS THE CONCLUSION THAT OFFSHORE OIL RIGS, REGARDLESS OF THEIR TECHNICAL CHARACTERISTICS AND TYPE, SHOULD BE QUALIFIED AS "UNITS AND CONSTRUCTIONS ON THE SEABED" IN ORDER TO EXCLUDE THE POSSIBILITY OF EXTENDING THE MODE OF A SEA-GOING VESSEL TO UNITS AND CONSTRUCTIONS AND TO PROVIDE THE COASTAL STATE WITH EXCLUSIVE JURISDICTION OVER THIS KIND OF PROPERTY

Ключевые слова: континентальный шельф, юрисдикция прибрежного государства, плавучая буровая установка, морская стационарная платформа, флаг удобной регистрации.

Особую актуальность в условиях масштабного освоения углеводородных ресурсов континентального шельфа приобретает вопрос юридического статуса морских сооружений для добычи углеводородов. Несмотря на то, что нефтяные платформы достаточно давно используются для освоения морских нефтегазовых месторождений, на сегодняшний день не существует единой правовой позиции в отношении статуса данного имущества. Сложность квалификации таких объектов заключается в том, что фактически они бывают двух видов – стационарные и плавучие. В связи с этим, в мировой практике можно встретить три основных подхода: нефтяная платформа квалифицируется как «судно», «искусственный остров» или как «установка, сооружение» с момента установки на месторождении в морских акваториях для разведки и разработки природных ресурсов морского дна. Однако, квалификация морской нефтяной платформы не является формальной и чисто логической операцией, поскольку от ее определения зависит не только объем юрисдикции прибрежного государства, но и проблемы возмещения ущерба от разливов нефти, а также вопросы безопасности нефтегазовых объектов.

Морские нефтяные платформы относятся к оборудованию для морских месторождений и являются одними из крупнейших искусственных сооружений в мире, предназначенные для осуществления процесса производства путем разведки и добычи нефтегазовых ресурсов морского дна.

Морские искусственные сооружения для разведки и добычи углеводородов подразделяются на искусственные острова, буровые суда, плавучие буровые установки (самоходные и несамоходные), морские стационарные платформы, удерживаемые на грунте гравитационным способом, с помощью свай или комбинированным способом, подводные добычные системы и вспомогательные плавучие сооружения. Необходимо подчеркнуть, что в мире отсутствуют два типа одинаковых морских нефтяных платформ,

ФАКТЫ

Статус

морских нефтяных платформ международным правом четко не установлен

все они являются уникальными сооружениями, созданными человеком.

Проблема заключается в том, что международное право ясно и четко не устанавливает юридический статус данного имущества – относится ли морские нефтяные платформы к категории «судно» или к «искусственным установкам и сооружениям» с момента установки на месторождении, что порождает многочисленные трудности и в первую очередь связанные с конкуренцией юрисдикций прибрежного государства и государства флага. Проблема усложняется тем, что морские объекты фактически бывают двух видов – стационарные и плавучие, которые при этом расположены с момента установки на месторождении в различных пространствах Мирового океана, характеризующихся различным международно-правовым статусом.

Конвенция по морскому праву (далее UNCLOS) не содержит определений «судно» (vessel), «корабль» (ship), «искусственный остров, установка и сооружение». В связи с чем, неясно, следует ли квалифицировать морские нефтяные платформы как «судно» или как искусственные сооружения. Проблема усложняется тем, что данные термины имеют различное значение в зависимости от целей конвенций в которых они употребляются.

Такая неоднозначная квалификация морских нефтяных платформ, предоставляет нефтяным компаниям выбор – регистрировать имущество по национальному праву как «судно» или как «сооружение». Международное право, национальное законодательство, судебная практика и практика нефтяных компаний склонна рассматривать плавучие буровые установки в качестве судна, в отношении морских стационарных платформ – практика противоречива.

Однако, квалификация морских нефтяных платформ в качестве «судна», и регистрация их в государственных судовых реестрах, в то время как они фактически используются в качестве «установок и сооружений» на морском дне в целях разведки и освоения его ресурсов имеет юридические последствия для прибрежного государства в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе которого они установлены. Квалификация морских нефтяных платформ, установленных в морских пространствах, не входящих в состав территории прибрежного государства в качестве судна подчиняет их юрисдикции, которой подчиняются морские торговые суда: исключительной юрисдикции государства флага и ограниченной юрисдикции прибрежного государства. Достаточно сравнить положения ст. 60 UNCLOS, предоставляющие прибрежному государству исключительную юрисдикцию над «искусственными островами, установками и сооружениями», с положениями ст. 58 UNCLOS, устанавливающими в исключительной экономической зоне свободу судоходства, включая исключительную юрисдикцию государства флага над судном.

Тем не менее, именно прибрежное государство несет производственные, экологические риски, риски безопасности нефтегазовых объектов, связанные с деятельностью по разведке и добыче нефти и газа в его исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе, в том числе связанные с ликвидацией разливов нефти, при этом разлив нефти с танкера, транспортирующего нефть и с функционирующей скважины морского дна, совершенно различны по своим последствиям. При этом, прибрежное государство не имеет достаточных полномочий контролировать буровые работы, которые ведутся морскими нефтяными платформами, установленными на лицензионных участках в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе в том случае, если морские сооружения имеют юридический статус «судно».

Кроме того, нефтяные компании, регистрируя морские нефтяные платформы в качестве морского судна имеют право выбирать флаг его регистрации, и здесь возникает одна из самых серьезных проблем – возможность регистрации морской нефтяной платформы под флагом «удобной» регистрации.

Государство флага в первую очередь отвечает за соблюдение стандартов строительства, проектирования, оборудования и комплектации судна. Особенностью концепции флага «удобной» регистрации является: легкий доступ к реестру, низкий уровень налоговых ставок, и т.д. Управляя нефтяной платформой под флагом «удобной» регистрации, владельцы морской нефтяной платформы избегают строгого правового регулирования.

ФАКТЫ Риски

связанные с экологией, безопасностью и деятельностью по разведке и добыче нефти и газа в его исключительной экономической зоне несет прибрежное государство

Здесь только заметим, что квалификация плавучей буровой установки «Deepwater Horizon» в качестве «судна» и ее регистрация в судовом реестре «под флагом удобного государства» наглядно продемонстрировало уязвимые положения международного права, и выявила риски регистрации плавучей буровой установки в качестве судна. Так, арендованная нефтяной компанией «Бритиш Петролеум» у швейцарской компании «Transocean» плавучая буровая установка «Глубоководный Горизонт» имела юридический статус «судно», была зарегистрирована на Маршалловых Островах и, соответственно, рассматривалась как субъект исключительной юрисдикции Маршалловых Островов, при этом нефтяная платформа была установлена на лицензионном участке в исключительной экономической зоне США, где она и вела буровые работы. Во время взрыва «Deepwater Horizon» бурило скважину глубиной в две с половиной мили в Мексиканском заливе. Скважина находилась в исключительной экономической зоне США, примерно в 50 милях от побережья Луизианы. Согласно оценкам, разлив нефти в день составлял 53 тыс. баррелей, образовав на поверхности океана за три месяца разлива нефтяное пятно в 176 тыс. 120 кв км.

Катастрофа в Мексиканском заливе выявила степень экологического и экономического ущерба, которое ложится именно на прибрежное государство. Однако в том случае, если плавучая буровая установка имела бы статус «установки», прибрежное государство обладало бы исключительной юрисдикцией, которая предусмотрена международным правом.

Международно-правовой статус

В международном праве, в связи с отсутствием четкой терминологии, нефтяные платформы квалифицируются в качестве:

- искусственного острова;
- морского судна;
- «установок, сооружений на морском дне», с момента установки объекта на месторождении.

Морская нефтяная платформа – «искусственный остров»

Так, к примеру в деле «Arctic Sunrise» (связано с инцидентом в Печорском море в 2013г., когда активисты «Гринпис» попытались подняться на нефтяную платформу «Приразломная» чтобы провести акцию против нефтедобычи в Арктике) спор вокруг юридического статуса морской стационарной платформы был ключевым во время рассмотрения дела по существу. Прокурор ссылался на свидетельство о праве собственности на судно, в котором указывалось, что, по данным реестра, морская стационарная платформа является судном, адвокаты арестованных членов экипажа настаивали на том, что нефтяная платформа имеет статус «искусственный остров».

UNCLOS не дает определения искусственного острова, также как установка и сооружение, но предусматривает идентичное правовое регулирование.

Ряд международных конвенций ставит знак равенства между искусственными островами, установками и сооружениями. Так, к примеру, в Протоколе о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе 1988 г. указано, что для целей данного соглашения «стационарная платформа» означает искусственный остров, установку или сооружение, постоянно закрепленные на морском дне для разведки или разработки ресурсов или для других экономических целей (п. 3 ст. 1). Таким образом, очевидно, что для целей данного соглашения искусственные острова и нефтяные платформы рассматриваются как одна категория, имеющая схожий признак – крепление на морском дне. Однако, искусственные острова и платформы приравниваются только для целей данной Конвенции – предотвращения противоправных действий против обеспечения безопасности на данных объектах.

Таким образом, данный Протокол, относит морские стационарные платформы к искусственным островам, но под данное определение не подходят плавучие буровые установки. С другой стороны, сам признак «крепление к морскому дну» с юридической точки зрения достаточно спорное и не точное понятие, учитывая что стационарная платформа также имеет временное крепление – на срок отработки месторождения, после чего она должна быть убрана с месторождения по нормам международного права и национального.

Главным признаком искусственного острова является его прочная связь с морским дном, которая выражается в невозможности его перемещения без ущерба его назначению. Однако данный признак присущ также морским стационарным платформам и морским погружным установкам. Учитывая, что морские нефтяные платформы бывают различных видов – стационарные и плавучие, а UNCLOS не содержит определение «искусственный остров», возникает вопрос: морская нефтяная платформа относится к категории «искусственных островов» или к «установкам и сооружениям».



ФАКТЫ UNCLOS

не дает определения искусственного острова, также как установка и сооружение, но предусматривает идентичное правовое регулирование

В отличие от UNCLOS, Федеральный закон «О континентальном шельфе Российской Федерации», приводит определение «искусственного острова» главными юридическими признаками которого является стационарно закрепленная искусственная конструкция, имеющая неплавучее опорное основание, выступающая над поверхностью воды при максимальном приливе (ст. 4). Однако данное определение, на наш взгляд, имеет цель провести различие между природным и искусственным островом в целях различий в их правовом режиме.

На первый взгляд категория «искусственный остров» наиболее приемлема для морских стационарных платформ. Хотя статус искусственного острова мог бы предоставить прибрежному государству полный контроль над плавучими буровыми установками, такая классификация неприемлема в связи с тем, что морские стационарные платформы имеют всего несколько схожих характеристик с искусственными островами, а именно крепление к морскому дну, которая говорит только о стационарности объекта.

Морская нефтяная платформа – судно или искусственного сооружение

В зависимости от этапа выполнения работ, морская нефтяная платформа может иметь статус, как судна (на время транспортировки), так и установки, сооружения, с момента установки на месторождении.

Так, Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения

нефтью, с изм. на 19.11.1976 (далее Лондонская конвенция), относит «сооружение в шельфовой зоне» к самостоятельной правой категории. В соответствии с данной Конвенцией под установкой, понимается любая скважина или оборудование, как закрепленное на дне, так и передвижное, которое используется для целей разведки и добычи нефти из недр морского дна, а также в случае, когда нефтяная скважина непосредственно связана с платформой или иным оборудованием, то такая скважина образует с нефтяной платформой единый комплекс установки. Для целей Лондонской конвенции, морское судно под которым понимается любое морское судно и плавучее средство любого типа, фактически перевозящее нефть наливом в качестве груза, не может рассматриваться в качестве установки. Из анализа содержания данной Конвенции следует три вывода, во-первых, данное определение распространяется как на морские стационарные платформы так и плавучие буровые установки, вне зависимости от критерия «закрепленные на дне», во-вторых, исключаются все виды морских нефтяных платформ из категории «судно», в-третьих, нефтяная скважина образует с морской нефтяной платформой «единый комплекс установки».

Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 г. (OPRC) (Вместе с «Возмещением расходов, связанных с оказанием помощи»), содержит определения, как «судна» под которым понимается плавучее средство любого типа, эксплуатируемое в морской среде, так и «морской установки» под которой понимается любая стационарная или плавучая морская установка или сооружение, используемые при разведке, добыче нефти (ст. 2).

Несмотря на то, что под определение судна, приведенного в данной конвенции, подпадают и некоторые виды морских нефтяных платформ (плавучие буровые установки и буровые суда, а также морская стационарная платформа на момент транспортировки на месторождение), сам факт того, что в документе приводятся два термина («морская нефтяная платформа» и «судно») свидетельствует, что цель Конвенции – разграничить данные объекты и подчеркнуть, что морская нефтяная платформа не обладает статусом морского судна на этапе разведки и добычи нефти.

Таким образом, для целей данной Конвенции морская нефтяная платформа представляет собой отдельный объект регулирования, хотя плавучие буровые установки, когда не используются по их прямому назначению в целях разведки и освоения природных ресурсов морского дна, квалифицируются как морские суда. В связи с чем следует вывод, что квалификация морской нефтяной платформы вне зависимости от ее вида зависит от этапа выполнения работ.

Этот же самый подход обнаруживается в Резолюции Международной морской организации А.671(16) «Зоны безопасности и безопасность мореплавания вокруг прибрежных сооружений и установок» (далее Резолюция ИМО), где под

ФАКТЫ

Лондонская конвенция относит «сооружение в шельфовой зоне» к самостоятельной правой категории

плавучей буровой установкой понимается установка, используемая для буровых работ в целях разведки природных ресурсов. Плавучие буровые установки подпадают под категорию судна, в то время когда они находятся на ходу и не заняты буровыми работами, но признаются уже установками или сооружениями, когда ведут буровые работы. Действие резолюции распространяется на плавучие буровые установки только в момент их следования к месту разработки месторождения.

Таким образом, морские нефтяные платформы вне зависимости от критерия «закрепления на морском дне», приравниваются к отдельной от морского судна категории – установки и сооружения в зоне континентального шельфа, но только с момента установки на месторождении (ведения работ).

Международная конвенция о спасании 1989 г. (SALVAGE), содержит определение понятия «судно», под которым понимается любое судно или плавучее средство либо любое сооружение, используемое в целях судоходства (ст. 1). Наличие в определении слова «любое» наводит на мысль, что к морскому судну также можно отнести стационарную нефтяную платформу, которая до момента начала работ транспортируется на месторождение путем буксировки, соответственно, соответствует термину «плавучее сооружение», а именно несамоходное (буксируемое) судно. Таким образом, Международная конвенция о спасании 1989 г. отнесла морские платформы фактически к установкам и сооружениям на морском дне.



Морская нефтяная платформа – морское судно

В международном праве отсутствует единый критерий на основании которого можно квалифицировать морскую нефтяную платформу в качестве судна. Одни конвенции используют критерий «постоянного крепления с морским дном», другие – напротив, не разделяют морские нефтяные платформы в зависимости от критерия «фиксации» на морском дне и рассматривают морские нефтяные платформы как суда.

Проблема усложняется тем, что морские стационарные платформы до их момента установки на нефтегазовом месторождении с последующим конструктивным креплением к морскому дну, транспортируются посредством буксировки на лицензионный участок. Очевидно, что в промежуток времени пока установка и сооружение транспортируется, они подпадают под определение плавучего (буксируемого) транспортного средства. Важно обратить внимание, что, в свою очередь, плавучие буровые установки с момента установки на месторождении также фиксируются на морском дне и в любом случае фактически связаны с нефтяной скважиной, в связи с чем они также попадают под критерий связи с морским дном, и под определение установки и сооружения.

Вопрос который возникает, какими документами следует руководствоваться при придании объекту статуса «судно». При этом сразу отметим, что единого, универсального подхода в национальном законодательстве, так же как и в международном праве нет.

Так, к примеру, применительно к целям Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (МАРПОЛ 73/78), из определения «судна» приведенного в п. 4 ст. 2, следует, что стационарные и плавучие нефтяные платформы приравниваются к судам.

Напротив, для целей «Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства», «судно» означает любое судно, не закрепленное постоянно на морском дне (ст. 1).

Однако, даже такая формулировка порождает вопрос: можно ли квалифицировать морские стационарные платформы в качестве судна, учитывая, что срок эксплуатации данного имущества в среднем составляет порядка 22–25 лет, в связи

ФАКТЫ

Судно

— самоходное и несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания – согласно определению нефтяных компаний

с чем, фактически она не является сооружением «постоянно» закрепленном на морском дне. Кроме того, плавучая буровая установка также крепится к морскому дну, хотя и не стационарным способом на время проведения геологических работ, и технологически связана с нефтяной скважиной на морском дне.

Морские стационарные платформы

В национальной практике государств, морские буровые установки как правило квалифицируются как суда, морские стационарные платформы как стационарные сооружения. Однако, не смотря на наличие определений в регистрах судоходства, на практике возникает много вопросов. Так, морская стационарная платформа одновременно полностью подпадает под признаки судна – наличие флага, название, позывной сигнал, необходимость регистрации в государственном судовом реестре.

Российские нефтяные компании при квалификации морских стационарных платформ руководствуются определением судна, данного в п. 1 ст. 7 КТМ РФ [13], где под судном понимается самоходное и несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания. При этом, деятельность, связанная с использованием судов для разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр относится согласно ст. 2 КТМ РФ к одному из видов деятельности торгового мореплавания.

При квалификации морской стационарной платформы в качестве «сооружения» и объекта



недвижимого имущества, по российскому законодательству необходимо будет доказать, что в соответствии с абз. 1 п. 1 ст. 130 ГК РФ морская стационарная платформа прочно связана с морским дном. Перемещение морской стационарной платформы без несоразмерного ущерба ее назначению невозможно. Успех квалификации морской стационарной платформы в качестве объекта недвижимого имущества в конечном итоге будет зависеть от того удастся ли доказать, что технические характеристики морской стационарной платформы и особенности ее эксплуатации подтверждают вывод об отнесении ее к сооружениям. В свою очередь, вывод о том, что морские стационарные платформы, установленные на грунте, не соответствуют понятию «судно» обусловлен спецификой конструкции, технологическим назначением, габаритами, особенностями доставки, установки.

Плавучие буровые установки

Возникает вопрос, можно ли квалифицировать плавучую буровую установку в качестве морского судна или она относится к категории «установка и сооружение». Законодательство не дает ответа на данный вопрос. Проблема заключается в том, что в UNCLOS термины «платформа» (platform) и «сооружение» (structure) используются раздельно и, тем более, отдельно от терминов «судно» (vessel) и «корабль» (ship), которые используются взаимозаменяемо во всех ее положениях. Данная ситуация усложняется тем, что UNCLOS не содержит определений вышеуказанных терминов. В связи с чем возникает вопрос, в какую из вышеуказанных категорий относится плавучая буровая установка.

В мировой практике, глубоководные мобильные буровые установки юридически квалифицируются как «судно» и подчинены юрисдикции государства флага. В морском праве национальность судна и право плавания под государственным флагом поставлены в зависимость от государственной регистрации судна. Очевидно одно, что плавучая буровая установка относится к категории судна для цели государственной регистрации в судовом реестре.

Однако, квалификация плавучих буровых установок в качестве судна порождает конфликт юрисдикций между прибрежным государством и государством флага, что наглядно продемонстрировала авария, произошедшая на буровой установке «Deerwater Horizon», установленной в исключительной экономической зоне США.

Согласно законодательству США, плавучие буровые установки юридически квалифицируются как «судно»: «Mobile offshore drilling unit – означает судно, за исключением судов США общественного характера, способное участвовать в буровых работах для разведки или эксплуатации подводных ресурсов». Тем не менее, плавучие буровые установки также можно классифицировать и как «OCS facility» (т.е. «установка на внешнем континентальном шельфе») при условии, что буровая установка «установлена на морском дне внешнего континентального шельфа для разведки или освоения углеводородных ресурсов».



ФАКТЫ Юрисдикция

прибрежного государства заметно сужается, если относить плавучую буровую установку к категории «судно»



Проблема юрисдикции прибрежного государства в зависимости от юридического статуса морской платформы

В UNCLOS закреплены пять водных акваторий (территориальное море, прилежащая зона, исключительная экономическая зона, континентальный шельф, открытое море) каждая из которых обладает своей юрисдикцией и различается объемом контролируемых правомочий органов прибрежного государства либо государства флага судна разрешать правовые вопросы, связанные с деятельностью морских судов. Каждая акватория обладает своими правилами прохода судов, и, соответственно, в каждой морской акватории государства, как прибрежные, так и занимающиеся судоходством, обладают различными правами и обязанностями.

Прибрежное государство в границах исключительной экономической зоны обладает суверенными правами вести разведочные работы, эксплуатировать, сохранять и управлять ресурсами углеводородов (п. 1 (а) ст. 56 UNCLOS). Также, в пределах данной зоны прибрежное государство обладает ограниченной юрисдикцией в отношении защиты и сохранены морской среды, созданием и использованием искусственных островов, установок и сооружений (ст. 56 UNCLOS).

При этом прибрежное государство в исключительной экономической зоне имеет «исключительное право сооружать, а также разрешать и регулировать создание, эксплуатацию и использование таких сооружений» (п. 1 ст. 60 UNCLOS). Несмотря на это, оно не может требовать от судов, ведущих деятельность

в его исключительной экономической зоне, соблюдать особые стандарты проектирования и конструкции.

В тоже время, ст. 58 UNCLOS также предусматривает, что исключительная экономическая зона представляет собой район открытого моря в том числе для судоходства. Никакое государство не вправе претендовать на подчинение какой-либо части открытого моря своему суверенитету (ст. 89 UNCLOS). В результате получается, что суда подчиняются исключительной юрисдикции государства флага (ст. 92 UNCLOS).

Таким образом, главная проблема заключается в том, что законы прибрежного государства не распространяются на стандарты проектирования и конструкции иностранных судов, а также к комплектованию экипажа и оборудования иностранных судов (п. 2 ст. 21 UNCLOS).

В соответствии с п. 1 ст. 2 Конвенции 1958 г. и п. 1 ст. 77 UNCLOS прибрежное государство осуществляет на континентальном шельфе суверенные права в целях разведки и разработки его природных ресурсов, которые носят строго ограниченный характер, что означает, что прибрежное государство не может осуществлять другие исключительные права, которые не касаются разведки и разработки естественных богатств его континентального шельфа. Однако, правовой режим континентального шельфа не затрагивает правового статуса вод, покрывающих континентальный шельф, которые могут относиться к исключительной экономической зоне (п. 1 ст. 78 UNCLOS). Иными словами, в этих водах сохраняется принцип свободы судоходства.

Таким образом, из анализа положений вышеуказанных конвенций следует вывод, что UNCLOS наделяет прибрежные государства исключительной юрисдикцией над «установками и сооружениями» в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе. Из чего следует, что, если морская нефтяная платформа квалифицируется как «установка, сооружение», то прибрежное государство имеет исключительную юрисдикцию над такой установкой. В исключительную юрисдикцию прибрежного государства над «установками и сооружениями» входит контроль за строительством, эксплуатацией и использованием такого рода объектов.

Таким образом, прибрежные государства обладают различным объемом прав по отношению к морским пространствам. Однако, когда речь заходит о нефтяных буровых установках, становится ясным, что в том случае, если относить плавучую буровую установку к категории судно, юрисдикция прибрежного государства заметно сужается.

Одна из наиболее очевидных причин неопределенности юридического статуса плавучих буровых установок лежит в плоскости отсутствия четкой терминологии в международном праве. Целью деятельности морских платформ является не судоходство, а ведение работ по разведке недр морского дна и добычи углеводородов. Квалификация морских нефтяных платформ, как плавучих, так и стационарных в качестве установок и сооружений на морском дне позволяет избежать конфликта юрисдикций между прибрежным государством и государством флага, в том случае если морская нефтяная платформа имеет юридический статус судна.

ФАКТЫ Законы

прибрежного государства не распространяются на стандарты проектирования, конструкции иностранных судов и комплектования оборудования иностранных судов

При этом, признание плавучих буровых установок в качестве установок и сооружений, не влечет изменение правового статуса (с судна на установку) между этапом транспортировки на месторождение к месту начала работ и ее установкой на лицензионном участке. Квалификация морских нефтяных платформ (не зависимости от их вида), как установки и сооружения согласуется с целью обеспечения и гарантии суверенных прав прибрежного государства на добычу природных ресурсов в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе.

Юридический статус морских нефтяных платформ и регистрация их в качестве морского судна или установки, сооружения оказывает решающее влияние на объем юрисдикции прибрежного государства.

Возможность квалификации плавучей буровой установки в качестве судна и их регистрация в судовых реестрах под «флагом удобной регистрации» фактически лишает прибрежные государства исключительной юрисдикции над такими установками. В результате прибрежное государство не может в полной мере осуществлять государственный контроль за безопасностью и техническим состоянием буровых установок. При этом, целью плавучей буровой установки является разработка и освоение недр морского дна, ведение буровых работ на лицензионном участке, что сопряжено с высокими промышленными и экологическими рисками. После установки на месторождении углеводородов и крепления к устью нефтяной скважины, она не обладает признаками «судна». ●

Литература

1. Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. М.: Статут, 2007.
2. Сочнева И.О. Современные технологии освоения морских нефтегазовых месторождений. М., 2016.
3. Сочнева И.О., Сочнев О.Я. Разведка углеводородов в арктических водах: Поиск технических решений для арктических морей России. М., 2016.
4. Lincoln L. Davies, Joseph P. Tomain «Energy Law in the United States of America», New York: Wolters Kluwer, 2015.
5. Lincoln L. Davies, Alexandra B. Klass, Hari M. Osofsky «Energy Law and Policy», West Academic publishing, 2015.

KEYWORDS: oil and gas deposits, deposits of the East European platform, Scythian plate.

Полная версия журнала
доступна по подписке