

МОРСКОЕ ПРАВО

В. Ф. Сидорченко, А. И. Скворцов

РОЛЬ КАПИТАНА МОРСКОЙ БУРОВОЙ ПЛАТФОРМЫ ПРИ ЗАЩИТЕ ОТ АВАРИИ

15 ноября 2012 г. было объявлено о заключении соглашения между британским концерном *British Petroleum* (БП) и Правительством США о том, что самый крупный в истории США штраф в размере 4,525 млрд долл. США будет уплачен британским концерном в обмен на прекращение уголовного преследования.¹ Соглашение, впрочем, не затрагивает федеральных гражданских исков, поданных против БП, претензий федеральных властей и властей штатов о возмещении ущерба, а также частных гражданских исков,² поэтому общая сумма финансовых санкций, примененных к БП, может возрасти.

Это соглашение явилось результатом двухлетних судебных слушаний, технических экспертиз, допросов непосредственных участников аварии и ответственных лиц компаний, имевших отношение к установке и обслуживанию аварийной платформы. С учетом собранных доказательств БП пришлось признать свою ответственность по делу о взрыве, пожаре и разливе нефти, произошедших 20 апреля 2010 г. на нефтяной платформе «Дипвоте Хоризон» на месторождении «Макондо» в Мексиканском заливе. Эта авария, произошедшая в 80 км от побережья американского штата Луизиана, стала одной из крупнейших техногенных катастроф вследствие негативного влияния человека на экологическую среду.

Буровая платформа «Дипвоте Хоризон» эксплуатировалась БП. В момент взрыва на платформе находились 126 человек, 11 из них получили ранения. После 36 часов непрерывного пожара платформа затонула 22 апреля 2010 г. Из поврежденных труб на глубине 1,5 км ежедневно вытекало от 1 до 5 тыс. баррелей нефти. На поверхности воды образовалось гигантское нефтяное пятно площадью 75 тыс. кв. км, которое постепенно достигло побережий всех пяти штатов США, примыкающих к Мексиканскому заливу (Флорида, Луизиана, Алабама, Миссисипи и Техас). В августе 2010 г. инженерам БП удалось забетонировать поврежденную скважину и остановить утечку нефти.

Сидорченко Виктор Федорович — доктор юридических наук, профессор, Санкт-Петербургский государственный университет; e-mail: info@lawpress.ru

Скворцов Алексей Игоревич — кандидат юридических наук; e-mail: info@lawpress.ru

© В. Ф. Сидорченко, А. И. Скворцов, 2013

¹ <http://www.bp.com/genericarticle.do?categoryId=20129688-contentid=7080497>.

² <http://www.kommersant.ru/doc-rm/2067743>

Окончательно аварийная скважина была законсервирована 19 сентября 2010 г., спустя 152 дня после начала утечки. Всего в воды Мексиканского залива вытекло около 5 млн баррелей нефти. Последствия этой аварии превысили последствия от крушения танкера *Exxon Valdez* у побережья Аляски в 1989 г., когда из севшего на мель судна вылилось около 260 тыс. баррелей нефти.³

Согласно результатам расследования, проведенного специальной комиссией, учрежденной по распоряжению Президента США, ответственность за разлив нефти в Мексиканском заливе лежит не только на компании БП, но и на других участниках проекта: совладельцах скважины «Макондо» — японской *МОЕХ* («Мицубиши ойл эксплорейшн») и американской «Анадарко», сокративших расходы на обеспечение безопасности, а также на субподрядчиках проекта — швейцарско-американской «Трансоушн» (владелец буровой платформы) и американской «Халлибертон» (строительная компания).⁴

В качестве одной из важнейших причин аварии платформы следует назвать разобщенность компаний, участвовавших в бурении и добыче нефти. Отсутствие в связи с этим единого руководства со стороны капитана платформы, не имевшего права на принятие обязательных для всех решений, привело к несогласованности действий участников и трагичным последствиям. Главной причиной такой несогласованности следует считать отсутствие международных и национальных норм права, которые требовали бы четкого руководства борьбой с авариями из единого центра, управляемого капитаном платформы. Так, среди причин взрыва и последовавшего за ним обрушения платформы «Дипвоте Хоризон» были названы использование компанией «Халлибертон» некачественного цемента в основании скважины «Макондо», а также неверные технические решения компании «Трансоушн».⁵ Заключение американской комиссии практически совпадает с выводами, полученными БП в ходе собственного внутреннего расследования. В соответствии с ними к взрыву привели как человеческий фактор (в частности, неверные оценки результатов тестирования герметичности скважины), так и недостатки конструкции нефтяной платформы.⁶

Бюро по управлению, регулированию и охране океанских энергоресурсов (*Bureau of Ocean Energy Management, Regulation and Enforcement, BOEMRE*) и Береговая охрана США опубликовали 14 сентября 2011 г. 500-страничный доклад об итогах расследования причин катастрофы, обернувшейся крупнейшим разливом нефти в истории.

Выводы *BOEMRE* в целом совпадают с результатами других расследований. Ответственность за аварию *BOEMRE* возложило не только на БП, но и на ее подрядчиков — «Трансоушн» и «Халлибертон», отвечавших за цементирование скважины на глубине.⁷

³ «Черный прилив» достиг побережья штата Миссисипи // Москва, 28 июня 2010 г., Риа Новости. <http://eco.ria.ru/danger/20100628/250689671.html>

⁴ Report to the President. National Commission on the BP Deepwater Horizon Oil Spill and Offshore Drilling. January 2011. «Deep Water. The Gulf Oil Disaster and the Future of Offshore Drilling». P. 90. <http://www.oilspillcommission.gov/final-report>

⁵ Ibid. P. 100–114.

⁶ Deepwater Horizon Accident investigation Report. September 8 2010. P. 31–181. http://www.br.com/liveassets/br-internet/globalbr/globalbr-uk-english/gom-response/STAGING/local-assets/dow_nloads-pdfs/Deepwater-Horizon-Accident-investigation-Report.pdf

⁷ The Bureau of Ocean Energy Management, Regulation and Enforcement (BOEMRE) / U. S. Coast Guard Joint Investigation Team «REPORT REGARDING THE CAUSES OF THE APRIL. 20, 2010 MACONDO WELL BLOWOUT», September 14, 2011. P. 1-9. http://www.boemre.gov/oooc/press/2011/press_0914.htm

Главной причиной аварии эксперты считают стремление БП сократить издержки на разработку скважины «Макондо», ради чего инженерам британской компании пришлось пренебречь некоторыми нормами безопасности.⁸

В докладе сообщалось, что компании, занимавшиеся разработкой «Макондо», страдали от недостатка информации: БП не сообщала сотрудникам на скважине обо всех рисках ее разработки, а работающие удаленно от платформы инженеры не всегда имели представление о том, что происходит на платформе. В результате в процессе работ в Мексиканском заливе ошибки накладывались одна на другую, что, в конце концов, и привело к проникновению в скважину газа и ее прорыву. Из допущенных ошибок стоит упомянуть неудачную конструкцию скважины, не предусматривавшую достаточного количества барьеров для нефти и газа, недостаточное цементирование, а также изменения, внесенные в проект в самый последний момент.⁹

При анализе рассматриваемой аварии наибольший интерес представляет указанный в отчетах человеческий фактор. Для понимания совокупности факторов, приведших к столь печальному результату, необходимо, прежде всего, остановиться на конструктивных особенностях погибшей платформы. Она относилась к типу полупогружных буровых установок, состоящих из соединенных между собой верхнего и нижнего корпусов и нескольких опор, которые обеспечивают плавучесть платформы и большой вес для сохранения вертикального положения платформы. На верхнем корпусе расположены бурильные механизмы, технические и жилые помещения буровой смены. Верхний корпус может отделяться от нижнего в случае необходимости. При достижении места бурения из нижнего корпуса выпускается воздух, и установка частично погружается, не достигая при этом морского дна и оставаясь на плаву. Для удержания платформы на месте обычно отдаются 10-тонные якоря, и применяется активное рулевое управление (динамическое позиционирование) на основании показаний приборов спутниковой навигации.¹⁰

В момент аварии платформа была соединена с точкой бурения только буровой колонной и превентором (аварийным запирающим клапаном).¹¹ Якоря отданы не были. Капитан платформы Курт Кучта знал об этом, но не предпринял никаких действий, хотя в момент аварии и до нее находился на командном мостике платформы.

Авария на платформе произошла в связи с утечкой из буровой скважины газа метана, который, вырвавшись под огромным давлением на поверхность из скважины, взорвался. При этом не сработал превентор, который был специально предназначен для того, чтобы в подобных случаях мгновенно отрезать буровую колонну и запечатывать скважину многотонной стальной пробкой. Можно увидеть злую иронию в том, что в момент аварии на мостике буровой платформы кроме капитана и операторов механизмов находился ряд руководителей БП и «Трансоушн», праздновавших 7-летнюю годовщину безаварийной работы платформы.¹²

Согласно показаниям капитана Кучта, данным 4 июня 2010 г., ни один из присутствовавших в тот день на платформе гостей не был ознакомлен с техникой безопасности поведения на буровой платформе. Капитан Кучта тоже показал, что не знал, были

⁸ Ibid. P. 184–185.

⁹ Ibid. P. 194–199.

¹⁰ <http://rig-s.ru/rigs>

¹¹ *Yuhasz A. Black Tide: The Devastating impact of the Gulf Oil Spill.* P. 8 // John Wiley and Sons, 12.04.2011.

¹² <http://online.wsj.com/article/SB1000142405274870411—350457526647211019850024.htm>

ли вообще на платформе инструкции по технике безопасности, и если были, то где они могли находиться. Необходимо отметить, что к моменту аварии капитан Кучта занимал свою должность уже почти два года.¹³ Почему капитан не придавал значения такому вопиющему нарушению правил безопасности?¹⁴

В ходе допроса капитан Кучта показал, что в день аварии работники, находившиеся на платформе, присутствовали при споре между представителем БП и представителем «Халлибертон» в отношении главенства на платформе. В ответ на вопрос о том, знали ли работники платформы, кто был на ней главным, капитан Кучта ответил, что знали, но не смог объяснить, почему он так считал. Как могла сложиться ситуация, при которой работники, находившиеся на таком объекте повышенной опасности, как морская буровая платформа, не были поставлены в известность о том, кто является носителем высшей руководящей воли на платформе? Тем более странным в таком случае выглядит поведение капитана Кучта, который, по свидетельству очевидцев, накричал на оператора системы позиционирования платформы, которая после взрыва метана и начала пожара активировала систему аварийного оповещения, упрекая ее в том, что она сделала это без его разрешения.

В результате проведенного расследования выяснилось, что на платформе действовала система «раздельного управления», состоявшая в том, что практически все важнейшие вопросы жизнедеятельности платформы, включая вопросы безопасности ее деятельности и борьбы за ее живучесть в случае аварии, должны были согласовываться с представителями БП или «Трансоушн».

В момент аварии и в последующем работники платформы не получали указаний от капитана. По словам очевидцев на платформе вообще отсутствовала структура управления в чрезвычайных ситуациях. Правила безопасности, действовавшие на платформе, требовали, чтобы работы по устранению опасной утечки газа получали предварительное согласование двух руководителей «Трансоушн». При этом определение «опасной утечки» правила безопасности не содержали. Работники платформы в своих показаниях отмечали, что не знали, при каком объеме утечки необходимо будет получать предварительное согласование на работы по «запечатыванию» скважины. В ходе расследования выяснилось, что в самые критические моменты развития катастрофы один из руководителей «Трансоушн», уполномоченный на принятие необходимых решений, находился в душе и был недоступен для запросов о разрешении на осуществление необходимых аварийных мероприятий.¹⁵

В качестве последней меры, направленной на предотвращение катастрофы, была предпринята попытка отделить верхний корпус платформы от нижнего и отойти на возможно большее расстояние от места аварии. Несмотря на сложившуюся критическую ситуацию капитан Кучта, следуя процедурам компании «Трансоушн», вынужден был получить на это разрешение от представителя руководства этой компании.¹⁶ Решение об эвакуации персонала платформы также требовало от капитана получения предварительного одобрения от одного из руководителей «Трансоушн».¹⁷

Как могло произойти, что достаточно опытный капитан подчинился некоей внутрикорпоративной процедуре «раздельного управления» в таком важнейшем вопросе, как

¹³ <http://demeur.blogspot.com/2010/06/captain-smith-meet—captain-kuchta.html>

¹⁴ <http://www.nytimes.com/2010/06/06/us/06rig.html?—r=2andpagewanted=all>

¹⁵ <http://online.wsj.com/article/SB1000142405274870411350457264721101985024.htm>

¹⁶ <http://latimesblogs.latimes.com/greenspace/2010/08/gulf-oil-spill-rig-captain-hesitated-before-making-key-safety-decisions.htm>

¹⁷ <http://online.wsj.com/article/SB1000142405274870411-3504575264721101985024.htm>

борьба за живучесть платформы, вместо того, чтобы подчинить свои действия применимым нормам национального законодательства США и нормам международного публичного и частного права?

Представляется, что сложившаяся ситуация отсутствия единоначалия на буровой платформе даже в момент аварии, приведшая к столь трагическим последствиям, является результатом отсутствия надлежащего правового регулирования статуса руководителя буровой платформы как в законодательстве США, так и в нормах международного права.

В настоящий момент отсутствует международная конвенция, посвященная правовому регулированию деятельности морских буровых платформ. Попытки создания такой конвенции предпринимались, но пока не увенчались успехом. Так, в 1976 г. была принята Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причиненный загрязнением нефтью в результате поиска и добычи минеральных ресурсов морского дна (*Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage Resulting from Exploration and Exploitation of Sea Bed Mineral Resources (CLEE Convention)*), которая не вступила в силу. В 1977 г. *Comite Maritime International (CMI)* (международная негосударственная некоммерческая организация по унификации морского права) принял так называемый «Рио-де-Жанейровский проект» Конвенции о морском подвижном оборудовании (*The Convention on Offshore Mobile Craft*). В 1994 г. CMI принял так называемый «Сиднейский проект» этой же Конвенции, но по заключению Ассоциации морского права Канады простой ссылки на указанный проект в договорах и документах, регулирующих правовые аспекты деятельности морских буровых платформ, было недостаточно, и оба проекта Конвенции не получили распространения и признания.

В 2001 г. Ассоциация морского права Канады подготовила проект «Конвенции о морских объектах, искусственных островах и связанных с ними структурах» (*The Draft Convention on Offshore Units, Artificial Islands and Related Structures*). Пункт 8,3 указанного проекта Конвенции устанавливал единоначалие единственного руководителя морского объекта (капитана) в вопросах командования морским объектом, определения вопросов его навигации и безопасности, решения вопросов прекращения исследовательской или добывающей деятельности, управления работами по обеспечению безопасности объектов и их эвакуации. Пункт 8,4 указанного проекта Конвенции запрещал применение дисциплинарных санкций к капитану морского объекта со стороны его работодателей при условии, что капитан добросовестно выполнял свои обязанности, предусмотренные п. 8,3 Проекта Конвенции.¹⁸ К сожалению, Конвенция так и осталась до настоящего времени проектом и не вступила в силу.

Однако представляется, что предложенный указанным проектом Конвенции подход к единоначалию на морской платформе является наиболее правильным и оправданным и может быть рекомендован к включению в национальные законодательные акты, регулирующие деятельность морских буровых платформ. В частности, можно рекомендовать дополнить ст. 61 Кодекса торгового мореплавания РФ абзацем вторым, специально указывающим, что полномочия капитана судна в полном объеме применяются к капитанам морских буровых платформ в части решения вопросов прекращения исследовательской или добывающей деятельности, управления работами по обеспечению безопасности морских платформ и их эвакуации даже в случаях, когда морская буровая платформа не находится в плавании по морским путям.

Статья поступила в редакцию 20 мая 2013 г.

¹⁸ CMI News Letter. N 1-January/April 2004.