

М. А. Данильцев*

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ СТАТУС ПЛАВУЧИХ БУРОВЫХ УСТАНОВОК

Морские плавучие буровые установки не относятся к таким видам имущества, юридический статус которых настолько ясен, что не вызывает на практике каких-либо затруднений. Более того, при подробном анализе вопрос об их юридическом статусе может вызвать, и вызывает, значительные затруднения.

Необходимо пояснить, что мы понимаем под плавучими буровыми установками. К сожалению, и в российской юридической доктрине, и даже в технической литературе, по крайней мере до последнего времени, наблюдалось смешение в общем-то двух разных понятий — плавучая буровая установка и морская стационарная платформа. Определенную ясность в этом вопросе внес «Российский морской регистр судоходства» (РМРС), российский орган технического надзора за судами, плавучими буровыми установками и морскими стационарными платформами, утвердивший соответствующие правила.¹ Тем не менее в средствах массовой информации и даже в специальной литературе данной классификации не всегда следуют. Это можно наблюдать, к примеру, в базе данных Роспатента. В период с 1996 по 2010 г. были выданы патенты на 9 «буровых платформ», большинство из которых, судя по описанию, являются морскими стационарными платформами. Однако среди этих патентов можно встретить «способ строительства самоподъемной морской буровой платформы»,² в то время как такая конструкция применяется для строительства плавучих буровых установок. В настоящей статье мы будем придерживаться следующей классификации морских сооружений: морские стационарные платформы специально конструируются и строятся для долговременной эксплуатации на одном месторождении, а плавучие буровые установки, предназначенные обычно для разведочного бурения, могут перемещаться с точки на точку без сложных монтажных работ. Следует отметить, что функции, которые выполняют буровые установки на шельфе, не обязательно связаны с бурением. Сконструированные и построенные первоначально для разведочного бурения, они могут впоследствии использоваться для других задач, более свойственных морским стационарным платформам. Например, печально известная полупогружная «Alexander L. Kielland», погибшая в 1980 г. в Норвежском море на месторождении Экофиск, использовалась в качестве отдельно стоящего жилого блока добывающей стационарной платформы «Edda 2/7C».³

* Данильцев Михаил Алексеевич — специалист (аспирант), Shtokman Development AG.

© М. А. Данильцев, 2011

E-mail: dnmike@yandex.ru

¹ *Правила классификации, постройки и оборудования плавучих буровых установок и морских стационарных платформ.* СПб., 2007.

² Изобретения и полезные модели. Официальный бюллетень Российского агентства по патентам и товарным знакам. 2008. № 36. RU 2342488 C1.

³ Подробнее см.: The «Alexander L. Kielland» — accident: From a Commission Appointed by Royal Decree of 28th March, 1980: Report Presented to Ministry of Justice and Police, March 1981 (NOU 1981:11).

С одной стороны, плавучая буровая установка может признаваться судном. В частности, она полностью соответствует определению судна, данному в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ РФ),⁴ так как является самоходным или несамоходным плавучим сооружением, используемым для целей торгового мореплавания в виде разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр.

С другой стороны, буровые установки используются для «разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр» на континентальном шельфе. Следовательно, они могут быть квалифицированы, по крайней мере когда работают на шельфе, как «искусственные установки и сооружения» в смысле ст. 60, 80 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (UNCLOS).

Дискуссионность вопроса о правовой природе плавучих буровых установок находит свое отражение и в международных договорах, и в неоднозначной практике государств, как на международном, так и на национальном уровне.

Например, в 1991 г. Дания высказала сомнение в том, что плавучая буровая установка (ПБУ) является судном, отвечая на требования Финляндии по делу о проходе через Большой Бельт (Финляндия против Дании) (временные меры).⁵ Дело было связано с планируемым Данией строительством моста через восточный канал пролива Большой Бельт, что не позволило бы проходить из Балтийского моря судам с «нестандартными» размерами, включая буровые платформы, построенные на финских верфях. Международный суд отказал в принятии временных мер, так как, по его мнению, в этом не было необходимости — основное дело планировалось рассмотреть до окончания строительства данного моста. Впоследствии Финляндия отозвала свое заявление, договорившись с Данией о компенсации в размере 90 миллионов датских крон.⁶ В итоге мост построен в 1998 г. и имеет высоту центрального пролета 65 м,⁷ а позиция Международного суда по вопросу о правовой природе плавучих буровых установок, к сожалению, осталась не выясненной. Впрочем, из материалов дела можно сделать вывод, что Суд был склонен признать за ПБУ право мирного прохода, которое согласно ст. 12 Женевской конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г.⁸ может практиковаться только судами.

В пользу того, что к плавучим буровым установкам, по крайней мере когда они не заняты шельфовыми работами, нужно относиться как к судам, говорит наличие значительного числа универсальных международных конвенций в сфере морского права.

Прежде всего, можно выделить международные договоры, в которых определение судна покрывает и такие объекты, как плавучие буровые установки. В частности, Международные правила предупреждения столкновения судов 1972 г. (МППСС), имеющие достаточно обстоятельное описание термина «судно», хотя прямо и не упоминают буровые платформы, но должны применяться к ним как минимум в случае, когда они не установлены на месторождении. Согласно Правилу 3 (а) МППСС судами для

⁴ СЗ РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.

⁵ Краткое изложение решений, консультативных заключений и постановлений Международного Суда 1948–1991. Нью-Йорк, 1993. С. 273.

⁶ <http://217.71.145.20/TRIPviewer/show.asp?tunniste=KK+94/1994&base=erkys&palvelin=www.eduskunta.fi&f=WP>.

⁷ <http://www.storebaelt.dk/omstorebaelt/fakta>.

⁸ Аналогичные положения включены в ст. 17 UNCLOS.

целей Конвенции являются все виды плавучих средств, включая неводоизмещающие суда и гидросамолеты, используемые или могущие быть использованными в качестве средств передвижения по воде. Применительно к плавучим буровым установкам можно однозначно сказать, что они могут быть использованы при определенных обстоятельствах «для передвижения по воде». Из этого следует, что требования МППСС в полной мере будут распространяться на буровые установки в плавании. Тем не менее остается вопрос, нужно ли на буровой платформе, стоящей на месторождении, соблюдать требования МППСС в части, например, навигационных огней.

В одной из ключевых универсальных морских конвенций — Международной конвенции об охране человеческой жизни на море 1974 г. (SOLAS), содержится ряд правил, прямо распространяющихся на плавучие буровые установки. Например, к таким правилам относится Глава 9 SOLAS, требующая соблюдения Международного кодекса по управлению безопасностью (ISM Code). При этом приведенное в Правиле 1 главы 9 SOLAS определение плавучей буровой установки — «судно, способное производить буровые работы и/или осуществлять добычу ресурсов, находящихся под дном моря, например, нефти, газа, серы или соли» — является типовым для всех документов, принимаемых в рамках Международной морской организации (ИМО), и не только. Так, это определение можно встретить в Кодексе ИМО по конструкции и оборудованию плавучих буровых установок (MODU Code), принятом Ассамблеей Международной морской организации 19 октября 1989 г. (Резолюция А.649 (16)). Применена она и в документах РМРС.⁹ Данные документы также дают классификацию и описание всех известных на данный момент типов плавучих буровых установок: самоподъемные, погружные, полупогружные и буровые суда, что в какой-то степени исключает возможность такого толкования, при котором судами будут признаваться только буровые суда, имеющие конвенционный корпус.

Тем не менее в некоторых конвенциях, даже если в них прямо указаны как суда, так и плавучие буровые установки, характер взаимосвязи этих двух понятий установить довольно затруднительно. В качестве примера можно отметить Международную конвенцию о спасании 1989 г. Согласно ст. 3 указанной Конвенции, ее правила не применяются к стационарным или плавучим платформам или морским подвижным буровым установкам, когда такие платформы или установки осуществляют в местах их расположения разведку, разработку или добычу минеральных ресурсов морского дна. Наличие данного уточнения позволяет применять правила этой конвенции при спасании буровых установок во время их перемещения. Так, в деле «The Owners, Masters and crews of the tugs “Maridive VII”, “Maridive XIII”, “Maridive 85” and “Maridive 94” v. The Owners and demise charterers of the oil rig “Key Singapore”, her equipment, stores and bunkers»¹⁰ английским Судом Королевской скамьи рассматривался иск из спасания самоподъемной буровой платформы «Key Singapore» во время ее буксировки с месторождения на месторождение по правилам Международной конвенции о спасании 1989 г. Впрочем, несмотря на очевидный подход в данном деле к буровой платформе как к судну, суд это прямо не указал, т. е. остается теоретическая возможность предположить, что суд отнес ее к категории «иное имущество», спасание которого в море осуществляется по тем же правилам.

⁹ Пункт 1.2.1 Правил классификации, постройки и оборудования плавучих буровых установок и морских стационарных платформ.

¹⁰ Lloyd’s Law Reports [2005] Vol. 1. P. 91.

Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г. (LLMC) исключает из своего действия плавучие платформы, построенные для разведки природных ресурсов морского дна или его недр, т. е. плавучие буровые установки. Необходимость данной оговорки в тексте указанной Конвенции является как минимум подтверждением того, что буровые установки могут рассматриваться в качестве судов. В то же время Конвенция устанавливает несколько иной режим для такого вида плавучих буровых установок, как буровые суда: к ним Конвенция не применяется, если в национальном законодательстве установлен более высокий предел ответственности или это государство является участником соответствующей специальной конвенции.

Согласно Конвенции Международной организации труда (МОТ) № 147 «О минимальных нормах на торговых судах» 1976 г. она не распространяется на «нефтяные установки и буровые платформы, когда они не используются в судоходстве». Это означает, что предписания данного договора, регулирующего труд на торговых судах, применяются к буровым установкам в период, когда они не работают на шельфе.

Самые большие затруднения возникают, если проанализировать международные договоры эпохи «до шельфа», т. е. принятые до 50-х годов XX в. В силу объективных причин в тексте этих документов плавучие буровые установки не фигурируют. К таким договорам можно отнести Конвенцию для объединения некоторых правил относительно столкновения судов 1910 г., или Брюссельскую Международную конвенцию об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов 1952 г.

В связи с этим весьма любопытно дело «Global Marine Drilling v. Triton Holdings», рассматривавшееся Внешней палатой Сессионного суда Шотландии (Outer House, Court of Session), в котором ответчик пытался избежать ареста буровой платформы, аргументируя это тем, что она не является судном и ее арест не может быть совершен по правилам Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов 1952 г., однако суд эти доводы не убедил.¹¹

Вместе с тем необходимо принять во внимание, что перечисленные конвенции регулируют лишь отдельные вопросы, и, соответственно, они могут быть использованы как ориентиры лишь в тех сферах, к которым относятся. Можно отметить только некую общую тенденцию, существующую в международном праве, национальном законодательстве и практике, признавать за плавучими буровыми установками общую природу с морскими судами. В качестве доказательства такой тенденции стоит отметить, что в настоящее время значительное число, если не большинство, морских буровых установок, имеющих и активно задействованных на международном рынке, внесены в судовой реестр какого-либо государства и несут чей-либо флаг, что свойственно только судам. Но, несмотря на это, нельзя заключить, что в будущем буровые установки во всех ситуациях однозначно будут рассматриваться как морские суда. Более того, к конвенционным определениям необходимо подходить с некоторой осторожностью. Например, еще одна универсальная конвенция — Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (MARPOL) — рассматривает «плавучие платформы» в качестве судов. В то же время под понятие судна подпадают также и морские стационарные платформы, которые в других случаях судами не признаются.

Позиция государств в плане признания в национальном праве за буровыми статуса судна различна. Так, законодательные акты Великобритании последовательно избегают

¹¹ Lloyd's Law Reports [2001] Vol. 1. P. 60.

вопроса о правовой природе плавучих буровых установок и их родстве с морскими судами. Напротив, в Австралии плавучие буровые установки на законодательном уровне однозначно признаются морскими судами. Как уже отмечалось, определение судна, имеющееся в российском праве, дает возможность отнести плавучие буровые установки к судам.

Вместе с тем практически все прибрежные государства, руководствуясь, в том числе, и ст. 81 UNCLOS, предоставляющей им право регулировать буровые работы на шельфе, издадут соответствующие правила. При этом объем полномочий, которые прибрежные государства оставляют за собой при регулировании вопроса об осуществлении деятельности буровых установках на шельфе, не ограничивается собственно работами по бурению. Государства также предъявляют требования к конструкции и оборудованию и организации службы на установках, вводят отдельные административные процедуры, исполнение которых предполагает распространение на плавучие буровые установки юрисдикции прибрежных государств, что допускается только в отношении искусственных островов, установок и сооружений на континентальном шельфе. Также в большинстве государств существует практика создания вокруг буровых платформ, ведущих бурение, такого специфического атрибута искусственных островов, установок и сооружений на континентальном шельфе, как зоны безопасности.

Таким образом, можно говорить о том, что в настоящее время международное сообщество в той или иной степени склонно признавать за плавучими буровыми установками, выполняющими работы на континентальном шельфе, статус искусственных установок и сооружений в смысле ст. 60 и 80 UNCLOS.

Неопределенность, имеющаяся в международной практике в вопросе о правовом статусе плавучих буровых установок, неоднократно отмечалась в доктрине.¹² Между тем юридический режим морских судов и искусственных сооружений на континентальном шельфе имеет принципиальные различия.

Континентальный шельф, так же как и исключительная экономическая зона, исторически является частью открытого моря, в которой прибрежное государство имеет определенные признаваемые экономические интересы и признаваемую ограниченную юрисдикцию в той степени, в которой это необходимо для защиты указанных интересов.¹³ Этот принцип без особых изменений существует и в настоящее время, несмотря на то, что в UNCLOS нормы о континентальном шельфе, открытом море и исключительной экономической зоне изложены в разных главах. Согласно ст. 58, 78 и 87 UNCLOS государства в полной мере пользуются свободой открытого моря в этих пространствах. Следовательно, если признать плавучие буровые установки судами, они обязаны иметь национальность и, соответственно, пользуются всеми правами и иммунитетами, предоставленными судам, находящимся в открытом море. Имея национальность и находясь в акватории, на которую распространяется режим открытого моря, буровая установка должна подчиняться исключительной юрисдикции государства флага (ст. 92 UNCLOS).

Согласно другим статьям UNCLOS только прибрежное государство имеет исключительное право сооружать и регулировать создание, эксплуатацию и использование

¹² См., напр.: *Summerskill M. Oil Rigs: Law and Insurance (some aspects of the law and insurance relating to offshore mobile drilling units)*. London, 1979; *Esmacili H. The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law*. Aldershot, 2001.

¹³ Подробнее об этом см.: *Yearbook of the International Law Commission*. 1953. Vol. II. New York, 1959.

искусственных островов, установок и сооружений на континентальном шельфе для целей использования ресурсов континентального шельфа. Прибрежное государство имеет исключительную юрисдикцию над указанными объектами, в том числе юрисдикцию в отношении таможенных, фискальных, санитарных и иммиграционных законов и правил, а также законов и правил, касающихся безопасности. Это правило универсально в том смысле, что оно закреплено в двух конвенциях — Женевской конвенции о континентальном шельфе 1958 г., а также UNCLOS, и практически каждая страна, имеющая морское побережье или морской флот, т. е. активно задействованная в использовании мирового океана, является участницей либо одной, либо другой конвенции, либо обеих сразу.

По сути, неопределенность в юридическом статусе плавучих буровых установок означает, что оба государства — государство флага и прибрежное государство — могут на базе одних и тех же международных договоров одинаково обоснованно претендовать на роль регулятора юридических отношений на буровой установке в период ее работы на шельфе. На практике это может выразиться в отсутствии четкого представления о том, чьим правилам и юрисдикции буровая установка должна подчиняться. Помимо сложностей, которые возникают у операторов буровых установок, это потенциально может привести к возникновению и межгосударственных споров.

Международные договоры не содержат четкого инструмента для решения данной проблемы. Вместе с тем представляется, что ключ к ней можно подобрать и на основе уже имеющихся норм международного права, и, как ни странно, следуя противоречивой в этом вопросе международной практике.

Прежде всего, следует отметить, что сама проблема юридического статуса плавучих буровых установок возникает только в период их работы на континентальном шельфе. Все остальное время буровая, находясь в море или на береговых базах, может рассматриваться как судно без каких-либо изъятий. В пользу этого говорят приведенные выше международные договоры, особенно принятые в рамках ИМО.

При таком подходе статус искусственного сооружения для буровых установок будет являться специальным и временным, и речь идет не о создании нового объекта права, а об изменении правового положения уже существующего. К установкам должны все время и в полном объеме применяться те законы и правила, которые регулируют морское судоходство и относятся к морским судам. Однако в период работы буровой на шельфе в силу ст. 58 UNCLOS эти правила могут применяться только в части, не противоречащей нормам, определяющим правовое положение искусственных сооружений на континентальном шельфе. При этом плавучая буровая установка всегда будет оставаться судном.

На первый взгляд главным недостатком такого подхода является его противоречие положениям ст. 60 UNCLOS: оставаясь судном, буровая будет сохранять связь с государством флага. Соответственно, ни о какой исключительной юрисдикции прибрежного государства не может быть и речи. Вместе с тем несколько более глубокий анализ полномочий прибрежных государств в отношении сооружений на континентальном шельфе приводит к мысли, что конвенционное понятие исключительной юрисдикции на практике не означает абсолютную подчиненность искусственных сооружений правилам и властям прибрежного государства, причем все изъятия проистекают из международных договоров и даже национального законодательства.

Полномочия, отнесенные UNCLOS к компетенции прибрежного государства, дают ему возможность издавать и применять любые правила, обязательные для

искусственных сооружений на его шельфе, а также предпринимать любые меры, необходимые для соблюдения этих правил. В частности, прибрежное государство может выдвигать требования как к организации работы искусственных сооружений, создаваемых на ее континентальном шельфе, так и к их конструкции.

Решение административных вопросов любого рода, связанных с получением различного рода разрешений, необходимых для работы на шельфе, и с использованием искусственных сооружений, в полной мере относится к компетенции прибрежного государства. Порядок получения таких разрешений достаточно подробно освещен даже в обычно скупом в части регулирования отношений на континентальном шельфе российском законодательстве. Процедура получения разрешения на создание искусственного сооружения достаточно подробно изложена в Федеральном законе «О континентальном шельфе Российской Федерации» от 30 ноября 1995 г. № 187-ФЗ,¹⁴ вопросы использования — в Федеральном законе «О недрах» 21 февраля 1992 г. № 2395-1,¹⁵ а также в нескольких подзаконных актах, принятых во исполнение этих законов. Имеющиеся в Российской Федерации правовые механизмы не уникальны, в большинстве стран применяется в принципе аналогичная система разрешений и лицензий с определенными национальными особенностями.

Выдача указанных разрешений и лицензий может быть связана с требованиями прибрежного государства к конструкции и оборудованию, а также к организации работы на искусственном сооружении. Среди них можно найти и общие для всех государств, предусмотренные, например, в SOLAS или MARPOL, а также международные обыкновения и стандарты, нашедшие отражение в MODU Code и правилах классификационных обществ. Вместе с тем практически все прибрежные государства с учетом специфики своих национальных систем законодательства и используемых ими правовых инструментов устанавливают специальные нормы в отношении искусственных сооружений. Примером таких норм может быть английский Статут о правилах проектирования и строительства морских сооружений (The Offshore Installations and Wells (Design and Construction, etc.) Regulations) 1996 г.

Особые требования существуют и в законодательстве Российской Федерации. Впрочем, некоторые из них ничего, кроме удивления, не вызывают. Изменения в Федеральный закон «О континентальном шельфе Российской Федерации», внесенные в 2009 г.,¹⁶ требуют, чтобы искусственные сооружения, включая используемые для геологического изучения и разведки, т. е. плавучие буровые установки, соответствовали градостроительному законодательству. Абсолютно непонятно, каким образом «сухопутные» нормы и нормативы, применяемые при проектировании и возведении наземных объектов газо- и нефтепромышленной инфраструктуры с их безопасными дистанциями между, например, жилыми объектами и производственной зоной, планируется использовать в море при заведомом дефиците пространства для размещения оборудования и людей. Однако, несмотря на свою непродуманность, такие требования России основаны на нормах международного права и формально должны выполняться при работе на российском шельфе до их, надеемся, скорого изменения.

¹⁴ СЗ РФ. 1995. № 49. Ст. 4694.

¹⁵ Там же. № 10. Ст. 823.

¹⁶ *Федеральный закон от 27 декабря 2009 г. № 364-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СЗ РФ. 2009. № 52. Ст. 6440.*

Для допуска к работе на шельфе буровая должна соответствовать требованиям прибрежного государства. Следовательно, несоответствие плавучей буровой установки требованиям прибрежного государства будет основанием для отказа в ее установке на шельфе или в запрете ее эксплуатации. Аналогичным образом любое государство, осуществляя свой суверенитет, может запретить любому судну вход в свои порты или потребовать их покинуть. В скандальном деле о катастрофе танкера «Prestige» в ноябре 2002 г. у берегов Испании¹⁷ единственное из действий испанских властей, которое не подвергалось сомнению, — это их право выгнать танкер в море.

Из этого следует, что в вопросах технического регулирования, выдачи разрешений и лицензий, а также в прямо предусмотренных UNCLOS таможенных, фискальных, санитарных и иммиграционных вопросах и в части промышленной безопасности полномочия государства флага сведены к нулю, так как очевидный приоритет имеют правила, установленные прибрежным государством. При несоблюдении этих правил следует запрет на создание или эксплуатацию искусственного сооружения. Соответственно, административный контроль соблюдения правил прибрежного государства полностью входит в компетенцию его органов власти.

К указанным вопросам прямо примыкает сфера организации службы и трудовых отношений на буровых, и она же, пожалуй, является самой сложной для анализа. Конвенции Международной организации труда (МОТ), регулирующие труд моряков, содержат стандартную оговорку об их неприменимости к нефтяным установкам и буровым платформам, когда они не используются в судоходстве. Следовательно, установленная этими конвенциями обязанность государств «осуществлять эффективную юрисдикцию или контроль над судами, зарегистрированными на его территории» не распространяется на период работы буровых на шельфе.

Необходимо отметить, что организация службы на морских судах и на искусственных сооружениях на континентальном шельфе имеет ряд принципиальных различий. Судном руководит его капитан. На капитана судна возлагается управление судном, в том числе судовождение, принятие мер по обеспечению безопасности плавания судна, защите морской среды, поддержанию порядка на судне, предотвращению причинения вреда судну, находящимся на судне людям и грузу. При этом капитан судна в силу международного права наделен определенным набором властных полномочий, т. е. является не просто работником, но и должностным лицом.

Вместе с тем в международной практике принято, что руководство работой искусственных сооружений на континентальном шельфе осуществляют начальники платформ (Offshore Installation Manager; OIM). Данное правило возникло после катастрофы английской самоподъемной буровой платформы «Sea Gem» в 1965 г.¹⁸ Например, по британским законам полномочия начальника платформы очень широки. Он отвечает за организацию работ на платформе, обеспечение безопасности и охрану окружающей среды. Также он имеет право ограничить свободу любого лица, находящегося на платформе, если это, по его мнению, необходимо для обеспечения безопасности.

Из всего этого следует, что при начале работ на шельфе на буровой должна меняться вся структура трудовых отношений, и с государства флага снимается ответственность за их регулирование. Эти вопросы переходят в компетенцию прибрежного государства.

¹⁷ <http://www.odin.tc/disaster/tankers3.asp>.

¹⁸ http://news.bbc.co.uk/onthisday/hi/dates/stories/december/27/newsid_4630000/4630741.stm.

Объем правомочий прибрежного государства в отношении искусственных сооружений на континентальном шельфе включает в себя и право применять к ним свое уголовное законодательство. Вместе с тем, говоря об уголовной юрисдикции прибрежного государства над плавучими буровыми установками, необходимо принять во внимание, что очень многое зависит от соответствующего национального законодательства и механизмов, в нем заложенных.

Например, в британском законодательстве установлено, что уголовная юрисдикция короны распространяется на все правонарушения, совершенные «на, под и над» морскими установками, расположенными на ее континентальном шельфе, а также в пределах 500 метров от них, т. е. в зонах безопасности. Для целей уголовного преследования такие правонарушения признаются совершенными на территории той или иной части Соединенного Королевства.

Российский уголовный закон применяется к преступлениям, совершенным на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне Российской Федерации.

Естественно, это не отменяет уголовную юрисдикцию других государств в отношении своего гражданина из числа персонала (экипажа) плавучей буровой установки, а также юрисдикцию государства флага. Однако их юрисдикция в данной ситуации будет носить «условный» и «отложенный» характер, т. е. осуществляться при определенных условиях и уже после возвращения этого гражданина с буровой установки. В качестве иллюстрации можно привести положения ст. 12 Уголовного кодекса Российской Федерации,¹⁹ согласно которой привлечение российского гражданина к уголовной ответственности в соответствии с российским законом за преступление, совершенное вне пределов Российской Федерации, возможно при условии, что по данному преступлению не имеется решения суда иностранного государства.

Частные отношения на плавучих буровых установках, установленных на шельфе, в тех случаях, когда возможен конфликт юрисдикций прибрежного государства и государства флага, можно охарактеризовать с точки зрения права прибрежного государства как осложненные иностранным элементом.

В первую очередь необходимо рассмотреть вопросы, касающиеся гражданского оборота плавучих буровых установок, т. е. право собственности, сделки, обременения. Если следовать общему принципу о всеобъемлющей компетенции прибрежного государства, следует признать, что эти вопросы должны регулироваться его законодательством. Однако в международном частном праве имеется принцип, согласно которому указанные правоотношения в отношении морских судов регулируются государством флага. Этот принцип нашел отражение в таких документах, как Кодекс Бустаманте или Международная конвенция о морских залогах и ипотеках 1993 г. (в части ипотеки). На уровне национального законодательства в отношении этих вопросов, как правило, действуют коллизионные нормы с привязкой к закону флага судна (*lex banderae*), например, в ст. 1207 Гражданского кодекса Российской Федерации²⁰ (ГК РФ) или в ст. 415 КТМ РФ. Таким образом, если, применяя к буровой правила прибрежного государства, в то же время рассматривать ее как судно, то в силу указанного принципа вопросы прав на нее все равно будут отнесены к компетенции государства флага.

¹⁹ СЗ РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.

²⁰ Там же. 2001. № 49. Ст. 4552.

Регулирование деликтных отношений осуществляется по другим принципам. Континентальный шельф не является территорией прибрежного государства. Однако правомочия прибрежного государства позволяют ему подчинить данные правоотношения своему праву и своей юрисдикции. В связи с этим несколько по-иному, по крайней мере для российского юриста, начинают звучать стандартные коллизионные оговорки, например, *lex loci delicti commissi* или *lex loci actus*, где слово «locus» будет означать не государство или страну, как, например, указано в ст. 1219 ГК РФ, а именно место.

Аналогичным образом разрешается вопрос и с определением регулирующего права в отношении сделок, совершенных на плавучей буровой установке или в связи с ее эксплуатацией на шельфе, естественно, с учетом принципа автономии воли сторон гражданских правоотношений.

Объем настоящей статьи не дает возможности более детально рассмотреть все вопросы соотношения полномочий государства флага и прибрежного государства применительно к плавучим буровым установкам в период их работы на шельфе. Есть вероятность, что при более глубоком анализе возникнут какие-либо детали, которые смогут опровергнуть предлагаемый подход к определению их статуса. Вместе с тем приведенные выше примеры позволяют сделать вывод, что в международном праве и практике постепенно вырабатывается отношение к плавучим буровым установкам как к специфическому типу морских судов, который в период работы на континентальном шельфе приобретает временный статус искусственного сооружения в смысле ст. 60 UNCLOS.