

УДК 341.2

**РЗАЕВ Р.,****председатель****II Бакинского административно-экономического суда**

## МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВАЯ РЕГЛАМЕНТАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ СУДОВ ПО ДОБЫЧЕ И ПЕРЕВОЗКЕ НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ: ПРАВореАЛИЗАЦИЯ В АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ

**Аннотация.** Статья посвящена исследованию соотношения понятий судна в международных конвенциях и нормативно-правовых актах Азербайджанской Республики.

**Ключевые слова:** специализированные суда, платформа, загрязнение нефтью, стандарты, деятельность, правовое положение.

**Постановка проблемы.** Система международно-правовых актов, обеспечивающих взаимодействие государств по защите и охране морской среды, возникла во второй половине XX века. Особую значимость приобретает деятельность нефтедобывающих платформ и танкеров, поскольку объемы потребляемого топлива и, соответственно, необходимость его добычи и доставки возрастают. 22 апреля 2010 года управляемая British Petroleum платформа Deepwater Horizon затонула в Мексиканском заливе у побережья американского штата Луизиана после 36-часового пожара, последовавшего вслед за мощным взрывом, унесшим жизни 11 человек. Всего в воды Мексиканского залива вылилось 4,9 миллионов баррелей сырой нефти. Поступление нефти в воды Мексиканского залива продолжалось 86 дней [1]. Вряд ли есть необходимость объяснять, что в районах интенсивного судоходства и нефтегазодобычи (а именно таким является Каспий) вопросы совершенствования правового регулирования деятельности судов по добыче и перевозке ресурсов дна Каспийского моря и взаимодействия государств лишены актуальности.

**Анализ последних исследований.** Определение судна в нормативно-правовых актах Азербайджанской Республики имеет некоторые специфические особенности. Учитывая концептуальный подход к систематизации понятийного аппарата в классификации судов, предложенный в свое время в работах А.К. Жудро, Ф.С. Бойцова, А.П. Яскевича, Ю.Г. Зурбова, А.Л. Маковского, А.Ф. Высоцкого, Г.Г. Иванова, Г.А. Анцеливича,

А.Н. Шемякина, В.Н. Гуцуляка, С.А. Гуреева, необходимо определить видовое состояние изучаемого объекта в его классификационной шкале правовых стандартных понятий о судне.

Осознавая высокую эксплуатабельность района Каспийского моря с учетом интенсивного движения судов различных типов в районах нефтегазодобычи, необходимо оценить качество безопасности судоходства для правовой оценки регулирования движения самоходных судов и безопасности платформ в данных условиях. Азербайджанская Республика является стороной Рамочной Конвенции по защите морской среды Каспийского моря (Framework Convention for the Protection of the Marine Environment of the Caspian Sea) 2003 года, вступившей в силу 12 августа 2006 года. Кроме того, специфика правовой регламентации положения специализированных судов, а именно нефтедобывающих и нефтеперевозящих, не исследовалась в правовой науке Азербайджана системно. Данное положение исходит из оценки международных стандартов Организации Объединенных Наций (далее – ООН), Международной морской организации для реализации конкретных правоотношений как в межгосударственных отношениях, так и в соотношении с правом Азербайджанской Республики.

Формирование целей статьи. Необходима систематизация правового положения специализированных судов по добыче и переработке нефти и нефтепродуктов для коррекции правовой оценки судна в законодательстве Азербайджанской Республики. В связи с этим для категории данного типа специализированных судов возникает необходимость оценки регламентации ее правового положения в Азербайджане как государстве, имеющем непосредственный контакт и зависимость от взаимодействия государств Прикаспийского региона по использованию ресурсов дна и его недр, как в пределах национальной юрисдикции, так и за ее пределами. В целом, оценивая характеристику изучаемого объекта, необходимо отметить, что практические стандарты (Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., конвенции СОЛАС-74, МАРПОЛ 73/78, МППСС-72) обязывают государства обеспечивать правовыми методами восприятие положений об охране и защите морской окружающей среды нормами конкретного права.

Изложение основного материала. Судно в морском праве – категория значительная. В процессе эксплуатации морского торгового судна значение имеют вопросы, определяющие его правовое положение. В понятие «правовое положение судна» входят следующие элементы: данные о национальной принадлежности судна, его регистрации, праве на флаг, а также основное назначение судна, его техническое состояние, мореходность, грузо- и пассажировместимость, автономность плавания и так далее. Например, Г.А. Анцелевич указывает на необходимость учета специфики правового положения судов в зависимости от территориальных принципов [2, с. 183–185].

Ярким примером деятельности международного сообщества относительно предотвращения опасностей в сфере торгового мореплавания яв-

ляется работа Международной морской организации, целью которой является поддержание оптимального состояния жизнедеятельности человека, судна путем создания на основе общих и специальных принципов международного права специализированной системы правопорядка [3, с. 88].

Для судов специфика правового регулирования деятельности на сегодняшний день характеризуется наличием значительного количества правил из группы международных конвенций, взаимных межгосударственных соглашений. Необходимо отметить, что конвенции, в отличие от двусторонних соглашений, не всегда восприняты (имплементированы) государством. Поэтому налицо наличие двух видов унифицированных стандартов. В частности, для конкретных правоотношений имеют значение имплементированные унифицированные правила поведения. Однако следует отметить, что абстрактные унифицированные акты также могут выступать основой формирования национального законодательства. В данной ситуации необходимо обеспечить связь между конкретикой и абстракцией через анализ имеющихся стандартов в отношении правового положения судов, имеющих различные параметры, с целью обеспечения реализации в Азербайджанской Республике требований абстрактных унифицированных актов в сфере публичного морского права.

В ст. 10 Конвенции об открытом море 1958 года установлено, что каждое государство обязано принимать необходимые меры для обеспечения безопасности в море судов, плавающих под его флагом, в частности в том, что касается пользования сигналами, поддержания связи и предупреждения столкновения, конструкции и оснащения судов [4]. Дальнейшее развитие такие общие положения получили в Конвенции ООН по морскому праву 1982 года. Согласно этой конвенции каждое государство в отношении судов, плавающих под его флагом, должно принимать меры для обеспечения безопасности на море, в частности в том, что касается конструкции, оборудования и годности судов к плаванию, комплектования, условий труда и обучения экипажей и так далее [5]. Согласно данным ООН Азербайджанская Республика не ратифицировала Конвенцию ООН по морскому праву 1982 года [6].

Согласно ст. 7 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее – КТМ РФ) под судном понимается самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания [7, с. 26]. Для КТМ РФ характерно, что в отношении судов, используемых для перевозки грузов и пассажиров, лоцманской и ледокольной проводки, поисковых и спасательных операций, применение к ним понятия «судно» каких-либо сомнений не вызывает. Однако авторы указывают, что на морском транспорте обязательные требования к судам определяются в основном международными конвенциями (СОЛАС-74 с протоколами 1978, 1988, 1990, 1997 годов, МАРПОЛ-73/78, МППСС-72 и другими).

Поэтому приведенные характеристики будут недостаточно полными, поскольку необходимо учитывать факторы риска, связанные с осуществле-

нием судоходной деятельности и влияющие на безопасность судоходства при осуществлении специфических видов судоходной деятельности. Это отмечено в ст. 2 Кодекса торгового мореплавания Азербайджанской Республики [8]. К таким необходимо отнести правовые основы классификационно-технической характеристики состояния судна, режим его движения, режим территорий места нахождения судна, систему актов по контролю за техническим состоянием судна, поскольку они связаны текстом нормы как цели торгового судоходства, и объект, эксплуатируемый в этих целях. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года, как и Конвенция об открытом море 1958 года, устанавливает следующие типы судов: военный корабль, торговые суда, суда, находящиеся на государственной некоммерческой службе, ядерные суда. Конвенция СОЛАС-74 устанавливает типы судов в зависимости от специфики вида деятельности, в том числе и нефтеналивные суда, газовозы. Для них существует режим специального конструирования, обеспечения движения, интенсивных мер предупредительного характера (специальные сигналы, оповещающие виды окраски, предупредительные знаки, окраска), предусмотренный специальными правилами СОЛАС. От квалификации состояния объекта, его принадлежности зависит правовое положение судна и, естественно, те правовые последствия, которые возникают в процессе мореплавания [9, с. 39]. Азербайджанская Республика является стороной СОЛАС-74, МППСС-72, МАРПОЛ-73/78/90/97 (подписание 1 июля 1997 года, вступление в силу 1 октября 1997 года, 16 июля 2004 года, 16 октября 2004 года) [10, с. 14, 87, 103].

Некоторые акты международного характера определяют эту категорию в соответствии с целевым назначением. Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года под судном признает любое морское судно и плавучее средство любого типа, фактически перевозящее нефть наливом в качестве груза. Азербайджан является стороной данной конвенции [10, с. 236].

Правило 3 МППСС-72 является исчерпывающим по отношению ко всем типам судов в отношении их с водной средой и возможностью осуществлять определенные маневры, однако не указывает на наличие судов, стационарно закрепленных на морском дне. Данные положения МППСС-72 следует трактовать в контексте содержания правил 27 и 28 данного акта по отношению к нефтедобывающим платформам и иным подобным установкам [11, с. 55–68, 340–353].

Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года и Рамочная Конвенция по защите морской среды Каспийского моря 2003 года определяют, что «судно» означает эксплуатируемое в морской среде судно любого типа и включает суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке, подводные суда, плавучие средства, а также стационарные или плавучие платформы [10, с. 99].

Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года с дополнениями, стороной которой является Азербайджанская

Республика, устанавливает необходимость усовершенствования технических характеристик судов, перевозящих нефть и нефтепродукты, с целью защиты и охраны морской среды от выбросов и разлива нефти и нефтепродуктов [10, с. 54; 12].

5 декабря 2015 года нефтяная платформа «Гюнеш» на Каспии загорелась, есть человеческие жертвы [1]. Из всех средств нефтегазодобычи наибольшее развитие получили морские передвижные установки (далее – МПУ). По типам они делятся на самоподъемные, погруженные, полупогруженные, плавучие, буровые суда и баржи. Масса некоторых из них достигает нескольких сотен тысяч тонн. Разведка и добыча минеральных ресурсов морского дна является перспективным направлением хозяйственной деятельности. Однако многие проблемы обеспечения безопасности эксплуатации МПУ и мореплавания вокруг них пока не разрешены (вопросы дипломирования персонала, международно-правовой статус платформ, ответственность владельцев МПУ, навигационное и гидрологическое обеспечение, создание систем разделения движения судов в районах постановки платформ и многие другие). Основные технические средства по добыче минеральных ресурсов морского дна, как правило, находятся на путях интенсивного судоходства и рыболовства, что создает большие неудобства для безопасного плавания. Отдельные нормы по обеспечению безопасности МПУ закреплены в международных договорах, в частности, в Международном кодексе постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом. Согласно правилу 3 главы II-1 Конвенции СОЛАС-74 танкер-химовоз – это грузовое судно, построенное или приспособленное и используемое для перевозки наливом любого жидкого продукта. В соответствии с главой VII СОЛАС-74 данное правило является обязательным для государств-участников конвенции [10, с. 14, 54; 12]. Кроме того, безопасность движения в местах нахождения МПУ регламентируется МППСС-72.

Положение о порядке классификации, расследования и учета аварийных случаев с судами (ПРАС-2000), утвержденное Постановлением Кабинета Министров Азербайджанской Республики от 8 мая 2000 года № 83, в ст. 1.2.2 дает перечень судов, под которыми понимаются управляемые экипажами морские, озерные, речные, грузовые, пассажирские, ледокольные, рыбопромысловые, технические, гидрографические, экспедиционные, нефтегазоразведочные и другие плавучие средства, плавучие маяки, плавучие краны, плавучие перегружатели, подводные аппараты, системы сбора океанских данных, дебаркадеры, плавучие буровые установки, плавучие доки, плавучие мастерские, платформы, станции и другие плавучие объекты. Однако, по нашему мнению, этот перечень не является определяющим конкретику каждого типа судов и носит характер закрепления видов судов без достаточной аргументации.

**Выводы.** Таким образом, международные стандарты по безопасности судоходства в специфике регламентации правового положения судов оп-

ределены как международные договоры в сфере безопасности судоходства, не имплементированные в законодательство Азербайджанской Республики (статус международных стандартов), и международные договоры в сфере безопасности судоходства, имплементированные в законодательство Азербайджанской Республики (статус норм национального права).

Ратификация Конвенции ООН по морскому праву 1982 года – это необходимый элемент систематизации норм морского права Азербайджанской Республики для обеспечения взаимодействия с государствами Каспийского региона.

Необходимо выделить в национальном законодательстве данный вид судов с целью закрепления специфики регулирования их деятельности (специализированные суда по добыче и переработке нефти и нефтепродуктов) и провести детализацию видов судов в зависимости от видов деятельности с учетом требований СОЛАС-74. Например, для этой цели можно дополнить перечень ПРАС-2000 детальным описанием конструктивных специфических особенностей различных типов судов и их характеристик.

#### *Литература:*

1. РИА Новости [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://ria.ru>.
2. Анцелевич Г.А. Международное морское торговое право : [учеб. пособие] / Г.А. Анцелевич. – К. : Слово, 2003. – 560 с.
3. Иванов Г.Г. Правовое регулирование судоходства в Российской Федерации / Г.Г. Иванов. – М. : Спарк, 2002. – 478 с.
4. Женевские конвенции по морскому праву / сост. С.О. Кузнецов ; под ред. Е.В. Додина. – неофиц. перевод. – О. : Инкосервис, 1998. – 20 с.
5. Конституция для океанов – UNCLOS 82 / [Е.В. Додин, С.О. Кузнецов] ; под ред. С.В. Кивалова. – неофиц. перевод. – О. : Инкосервис, 1999. – 250 с.
6. Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements as at 3 October 2014 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://static.un.org>.
7. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / [И.И. Барина, Л.М. Егоров, Г.Г. Иванов] ; под ред. Г.Г. Иванова. – М. : Спарк, 2000. – 734 с.
8. Кодекс торгового мореплавания Азербайджанской Республики // Собрание законодательства Азербайджанской Республики. – 2001. – № 7. – Ст. 444.
9. Гуцуляк В.Н. Морское право : [учеб. пособие для студ. вузов] / В.Н. Гуцуляк. – М. : РосКонсульт, 2000. – 325 с.
10. Status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary General performs depositary or other functions (as at 5 November 2015) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202015.pdf>.

11. Яскевич А.П. Комментарий к МППСС-72 : [справочник] / А.П. Яскевич, Ю.Г. Зурабов. – М. : Транспорт, 1990. – 479 с.
12. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС-74). – СПб. : ЗАО ЦНИИМФ, 2000. – 757 с.

**Рзаев Р. Міжнародно-правова регламентація діяльності спеціалізованих судів із видобутку й перевезення нафти та нафтопродуктів: правореалізація в Азербайджанській Республіці**

**Анотація.** Статтю присвячено дослідженню співвідношення понять судна в міжнародних конвенціях і нормативно-правових актах Азербайджанської Республіки.

**Ключові слова:** спеціалізовані судна, платформа, забруднення нафтою, стандарти, діяльність, правове положення.

**Rzaev P. International and legal regimentation of specialized ships activity from production and transportation of oil and its' products: right realization in the Azerbaijan Republic**

**Summary.** The article is dedicated to research of cooperation in notions of „ship” in international conventions and legally-normative acts of Azerbaijan Republic.

Ratification of UN Convention according to maritime law of 1982 – is the necessary element of systematization of maritime law statutes in Azerbaijan Republic for providing the cooperation with states of Caspian region.

System of international and legal statutes which provide the cooperation of state directed to the security and protection of maritime environment appeared in second half of XX century. The especial importance is got by activity of oil-extracting platforms and tankers as volumes consumed fuels and, respectively, need of its production and delivery increase.

It's necessary to outline in the national legislation of special type of ships with the goal of securing in regulation specific of their activity (specialize ships for production and oil refining and oil products) and realize the specification of ships types in dependence of kinds of activities according to requires of SOLAS Convention. For example for this goal, we can add the list of PRAS-2000 with detailed describing of constructive features of different types of and their characteristics.

**Key words:** specialized ships, platform, oil pollution, standards, activity, legal condition.