Международно-правовое регулирование эксплуатации плавучих платформ в Арктике

Мишальченко Мария Юрьевна
кандидат юридических наук, доцент кафедры международного и гуманитарного права, Северо-Западный институт управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, mari.mishalchenko@mail.ru,

Едличко Павел Андреевич
аспирант, кафедра государственного и международного права, Санкт-Петербургский государственный морской технический университет, pavelae51@gmail.com

В статье анализируются теоретико-прикладные аспекты правового регулирования эксплуатации плавучих нефтегазовых платформ (ПНГП) в Арктике: применимость природоохранных стандартов МАРПОЛи Полярного кодекса, пробелы в международно-правовой ответственности за трансграничный ущерб.
Методологическая основа исследования включает сравнительно-правовой анализ, системный подход, метод правового моделирования. На основе сравнительного анализа выявлены существенные расхождения в лимитах ответственности, требованиях к ледовым усилениям и процедурам сертификации. В условиях геополитической фрагментации (2022-2026 гг.) обоснована невозможность универсальной гармонизации норм международного права.
Научная новизна заключается в разработке реалистичных механизмов минимизации рисков: использование потенциала IACS, национальная имплементация международных стандартов, а также детально проработанная правовая модель международного страхового фонда для покрытия трансграничных загрязнений, основанная на анализе судебного кейса «Montara» (2019).
Ключевые слова: ИМО, МАРПОЛ, Полярный кодекс, Арктика, плавучие платформы, международная ответственность, международное страхование, международный страховой фонд, кейс «Montara».

Введение

С 2022 г. геополитическая обстановка в Арктике претерпела кардинальные изменения, что привело к деградации универсальных механизмов гармонизации. Вместе с тем практическое освоение арктических ресурсов продолжает наращивать темпы: в первом квартале 2026 г. Европа достигла рекордного уровня закупок российского сжиженного природного газа с 2022 г., а в марте 2026 г. компании ExxonMobil, Shell, Repsol предложили $163 млн. за право бурения в Национальном нефтяном резерве Аляски. Эти события обнажают правовые пробелы.

Цель настоящей статьи – выявить экологические и деликтные особенности при эксплуатации ПНГП в Арктике, обусловленные фрагментарным применением международных стандартов (МАРПОЛ, Полярный кодекс) и отсутствием универсального режима международной ответственности, а также предложить юридически обоснованные международно-правовые механизмы их урегулирования в условиях геополитической фрагментации.

1. Применимость природоохранных стандартов к платформамв Арктике

Действие МАРПОЛ распространяется на платформы с существенными исключениями: требования к конструкции судов на платформы не распространяются (Приложение I, правило 1.4). Полярный кодекс (резолюции ИМО MSC.385 (94) и MEPC.264 (68)) применяется к судам, совершающим плавание в полярных водах. Платформы, находящиесяв рабочем положении (на якоре, динамическом позиционировании или опорой на дно), не подпадают под его действие. Однако при переходе (буксировке или самоходе) платформа должна соответствовать требованиям Полярного кодекса, как судно. Это различие создает «серую зону» экологического контроля: оператор может затягивать квалификацию объекта как «сооружения», избегая затрат на полярное оборудование. Как следствие, возникает потенциальный риск переноса деятельности в юрисдикцию с менее строгими нормами и требованиями (так называемый «регуляторный арбитраж»), хотя конкретные случаи злоупотреблений в доктрине не зафиксированы.

Де-факто в России требования Полярного кодекса к ледовым усилениям распространяются на платформы через правила классификации. В 2024-2025 гг. Российский морской регистр судоходства актуализировал Правила классификации и постройки морских стационарных и плавучих буровых установок, установив для платформ, работающих в Восточном секторе Арктики, как правило, ледовое усиление не ниже Arc5 на основе лицензионных соглашений [3]. В Норвегии стандарты NORSOK фактически приравнивают платформы к судам в части навигационного оборудования.

С 1 января 2026 г. вступили в силу поправки к Полярному кодексу (резолюция ИМО MSC.538 (107)), дополнившие Кодекс главами 9-1 (безопасность навигации) и 11-1 (планирование рейса). Поправки распространяются на рыболовные суда, прогулочные яхты и грузовые суда (300-500 GT), но не затрагивают платформы в рабочем положении. На первый взгляд может показаться, что поправки к Полярному кодекс (резолюция ИМО MSC.538 (107)), 2026 г.) усиливают дифференциацию между режимами «судно» и «сооружение». Однако в тексте самой резолюции этот аспект не раскрывается напрямую: документ фокусируется на расширении требований к судам определенных категорий.

Таким образом, экологические стандарты применяются к платформам несистемно: при транзите – согласно международно-правовых норм, при бурении – только по национальным правилам.

2. Международно-правовая ответственность: дисбаланс лимитов, пробелы и фактор неопределенности

В отличие от танкерных перевозок (регулируемых CLC и Международным фондом FUND) для буровых платформ универсальный режим ответственности отсутствует. Проект Конвенции об ответственности за ущерб от загрязнения с буровых установок (Offshore Protocol, 1977 г.) не вступил в силу. Ключевые арктические государства его не ратифицировали [2].

Сравнительный анализ национальных режимов.

В Российской Федерации платформы в рабочем режиме квалифицируются как искусственные сооружения. Лимит ответственности владельца опасного объекта I класса (включая буровые установки) по Федеральному закону № 225-ФЗ зависит от максимально возможного количества потерпевших (МВКП) и применяется к объектам, для которых обязательна разработка декларации промышленной безопасности или декларации безопасности гидротехнического сооружения. Для других категорий опасных объектов лимиты могут отличаться. Конкретные размеры страховой суммы составляют: 9,75 млрд. руб., если МВКП превышает 3000 человек; 1,5 млрд. руб., если МВКП составляет от 1501 до 3000 человек; 750 млн. руб., если МВКП составляет от 301 до 1500 человек.

В Норвегии платформа также считается сооружением, но ответственность не ограничена лимитом – оператор обязан обеспечить полную ликвидацию последствий (Директива ЕС 2013/30/ЕС, имплементированная в норвежское право) [5].

В США действует смешанный режим: платформа рассматривается как судно (MODU) при транзите и как сооружение при бурении. Базовый лимит ответственности по Закону о загрязнении нефтью 1990 г. (Oil Pollution Act, OPA 1990) был установлен в $75 млн., однако с учетом обязательной инфляционной индексации, проведенной Бюро управления энергетикой океана (BOEM), с 14 апреля 2023 г. лимит для офшорных сооружений составляет $ 167,8 млн. Сумма может быть превышена при грубой неосторожности или нарушении федеральных стандартов безопасности. Канада уполномочена требовать финансовое обеспечение в размере до 1 млрд. CAD (Arctic Waters Pollution Prevention Act), однако это не жесткий лимит ответственности, а максимальная сумма обеспечения, которая может быть запрошена. Взаимное признание сертификатов между Россией и западными государствами отсутствует.

Дисбаланс в регулировании добычи энергоносителей в Арктике создает риски переноса операций в юрисдикции с менее строгим международным и национальным контролем.

3. Международно-правовая специфика реализации коллизионных норм при трансграничном загрязнении платформы «Montara»

Для иллюстрации реальных правовых коллизий при трансграничном загрязнении с платформы показателен кейс «Montara». В августе 2009 г. на австралийской платформе Montara Wellhead Platform (оператор PTTEP Ausralasia) в Тиморском море произошел неконтролируемый выброс нефти и газа. Утечка продолжалась 74 дня, загрязнение затронуло морские воды Индонезии, что породило трансграничный спор.

Ключевые правовые последствия:

1) *отсутствие эффективного механизма компенсации.*

Индонезия не смогла получить адекватное возмещение ущерба, несмотря на дипломатические переговоры. Австралийская комиссия по расследованию (Montara Commission of Inquiry, 2010) выявила многочисленные нарушения в системе управления безопасностью, включая:

- недостаточный контроль за давлением в скважине;
- отсутствие аварийного оборудования для локализации разлива в открытом море.

В отчете комиссии прямо указано: «существующая правовая база не предусматривает механизмов трансграничной ответственности для подобных инцидентов».

2) *юрисдикционная неопределенность и длительные разбирательства.*

19 марта 2021 г. Федеральный суд Австралии вынес решение по коллективному иску индонезийских рыбаков и фермеров против оператора платформы PTTEP (дело Budi dan Lain-lain v. PTTEP Australasia). Суд признал компанию PTTEP виновной в причинении ущерба морской среде и средствам существования истцов из-за разлива нефти в 2009 г. Судья Дэвид Йейтс постановил выплатить истцу Санде компенсацию в размере почти 253 млн. индонезийских рупий плюс проценты за потерянный доход. Суд также применил скидку 40% из-за неопределенности в точном доходе истца и установил, что потери дохода не было в 2013 г. Решение суда открыло путь для компенсации более чем 15000 индонезийских фермеров. Проблема была не в размере лимита, а в отсутствии механизм трансграничных выплат и в сложности доказывания ущерба для иностранного государства;

3) сравнение с Deepwater Horizon. В отличие от ситуации вокруг «Montara», в США после аварии на платформе Deepwater Horizon (2010 г.) сработал комплекс правовых механизмов, позволивший обеспечить компенсацию ущерба:

1. Oil Pollution Act 1990 г. (OPA 1990) установил:

- фонд ответственности за разливы нефти (Oil Spill Liability Trust Fund) с лимитом $1 млрд. на инцидент;
- обязанность оператора иметь финансовое обеспечение (страхование или гарантию) для покрытия ущерба;
- полномочия NOAA и USCG по координации ликвидации разлива и оценке ущерба.

2. Административное давление: в мае 2010 г. президент США Б.Обама потребовал от BP создать компенсационный фонд (Gulf Coast Claims Facility) объемом $20 млрд. для выплат пострадавшим.

3. Судебное урегулирование: в 2012 – 2016 гг. BP включила соглашение с федеральным представительством и штатами на более чем на $18 млрд., включая компенсации, финансирование восстановления экосистем и штрафы.

Ключевое отличие: в США действовал универсальный механизм (OPA 1990 г.), который четко определял ответственных, гарантировал наличие средств и позволял быстро запустить выплаты. В случае «Montara» такой механизм отсутствовал – это привело к 12-летнему спору и отсутствию адекватной компенсации для Индонезии.

Арктические риски: почему ситуация может быть хуже.

В Арктике последствия аналогичной аварии будут усугублены следующими факторами:

1) короткий навигационный сезон (2-4 месяца) ограничивает возможности для ликвидации разлива. По данным WWF (2025 г.), задержка в реагировании на 1 месяц увеличивает площадь загрязнения на 30-50% из-за дрейфа льдов [6];

2) хрупкость экосистем. По оценкам AMAP (2024 г.), восстановление морских биоценозов в Арктике после нефтяного загрязнения занимает в 2-3 дольше, чем в умеренных широтах [4];

3) ограниченная инфраструктура. В отличие от Тимороского моря, в российской и канадской Арктике отсутствуют специализированные центры реагирования. «С учетом плана развития грузопотока по Северному морскому пути МЧС России сейчас развивает аварийно-спасательную инфраструктуру в Арктической зоне России. И если в западной части АЗРФ созданы и успешно выполняют задачи арктические центры МЧС в Архангельске, Мурманске, Нарьян-Маре, Воркуте и Дудинке, то в восточной части Российской Арктики подразделения МЧС до настоящего времени не базировались, что делает невозможным оперативное приближение техники»;

4) сложности мониторинга. Лед и полярные ночи затрудняют обнаружение разливов. По данным Роскосмоса, спутниковый мониторинг в Арктике имеет «слепые зоны» в 15-20% акватории в зимний период.

Таким образом, кейс «Montara» демонстрирует, что при отсутствии универсального международного договора двусторонние механизмы (между Австралией и Индонезией) оказались неэффективными и крайне медленными. Для Арктики, где действуют несколько прибрежных государств и заинтересованные неарктические страны (Китай, Индия, Сингапур), такой сценарий неприемлем. Необходим превентивный инструмент – международный региональный страховой фонд, который обеспечит:

1) оперативные выплаты (в течение 30-60 дней);
2) покрытие трансграничного ущерба;
3) финансирование ликвидации в условиях короткого сезона.

4. Международно-правовые особенности создания международно-правового арктического объединения

Для устранения пробела в регулировании трансграничных разливов нефти с буровых платформ в Арктике предлагается создать Международный страховой фонд – добровольное объединение операторов платформ, страховщиков и прибрежных государств. В отличие от британской системы OPOL международный страховой фонд должен предусматривать создание общего резервного фонда специально для ликвидации последствий аварийв арктическом регионе [6].

Ключевые параметры модели:

1. Учредители и форма: межправительственная организация (объединение), создаваемая на основе многостороннего международного договора открытого для присоединений всех арктических государств (Российская Федерация, Норвегия, Канада, США, Дания) и неарктических государств (Китай, Индия, Сингапур). Площадка

для переговоров – Арктический экономический совет. Фонд обладает международной правосубъектностью как межправительственная организация. Каждое государство-участник должно иметь право выступать стороной в международных судебных процессах (по аналогии с IOPC Funds).

2. Финансирование:

- взносы операторов – 0,5-1,5% от стоимости ликвидации максимального предполагаемого разлива (по аналогии с Директивой ЕС 2013/30/);

- сниженный тариф для проектов с высоким ледовым классом (стимулирование международной безопасности);

- дополнительные взносы от прибрежных государств (софинансирование международного резервного фонда);

- возможность привлечения средств из иных международных источников (гранты, климатические фонды).

3. Управление:

- ассамблея государств-участников – высший орган, определяющий стратегию и утверждающий бюджет;

- исполнительный совет – орган оперативного управления, состоящий из представителей государств-участников (с правом решающего голоса) и операторов/ страховщиков (с правом совещательного голоса). Решения принимаются квалифицированным большинством (2/3 голосов).

- независимый администратор (например, Российский фонд технологического развития) ведет учет взносов и выплат.

4. Условия выплат (при трансграничном загрязнении):

- ущерб превышает национальный лимит ответственности оператора;

- национальный страховщик не покрывает полную сумму ликвидации;

- есть официальный запрос от пострадавшего государства;

- решение о выплате принимает исполнительный совет на основании заключения независимой экспертной комиссии;

- предел выплаты – $500 млн. на один инцидент (дополняет индивидуальное страхование оператора).

5. Взаимодействие с существующими механизмами: Фонд взаимодействует с IOPC Funds на основе меморандумов о взаимопонимании, избегая дублирования выплат. При этом он закрывает специфический пробел – разливы с платформ в рабочем режиме, которые не покрываются IOPC.

Преимущества международно-правовой модели:

1) оперативность: решение о выплатах – в течение 30-60 дней (кейсе «Montara» - выплаты были обеспечены через 12 лет);

2) равноправное распределение компенсаций: затраты распределяются между операторами, снижая нагрузку на национальные бюджеты;

3) стимулирование обеспечения международной безопасности: пониженные тарифы для операторов с лучшими показателями;

4) реализуемость: создание указанной межправительственная организация возможно на основе многостороннего международного договора без изменений Международной конвенции ООН по морскому праву (UNCLOS) 1982 г.

Заключение

1. Международные экологические и деликтные риски в Арктике увеличиваются из-за фрагментарного применения МАРПОЛ, Полярного кодекса и отсутствия универсальной конвенции об ответственности за загрязнение морской среды в Арктике. Дисбаланс лимитов и требований к финансовому обеспечению в Арктике создает риски недостаточной международной компенсации ущерба при трансграничных авариях: (В Российской Федерации максимальная страховая сумма 9,75 млрд. руб. (около $75 млн. по курсу доллара США 2026 г.) В США с 2023 г. действует индексированный лимит в $167,8 млн.; тогда как Норвегия требует безлимитной ответственности, подкрепленной крупным финансовым обеспечением (вплоть до $ 1 млрд.).

2. Судебный кейс «Montara» (2009-2021) наглядно демонстрирует, что при отсутствии превентивного международного механизма трансграничные споры длятся годами, а пострадавшее государство не получает своевременной компенсации ущерба морской среде в Арктике.

3. В качестве основного международно-правового механизма минимизации рисков авторы впервые предлагают международную модель Арктического международного страхового фонда – межправительственной организации, учреждаемой на основе многостороннего международного договора, открытого для присоединения всех заинтересованных государств. Фонд обеспечит выплаты до $500 млн. за инцидент, дополнит национальные страховки и сократит время компенсации ущерба морской среде (30-60 дней).

Литература

1. Белоусова Т.А., Фисенко А. Проблемы и перспективы страхования рисков транспортировки по Северному морскому пути // Креативная экономика. – 2025. – № 3.

2. Боклан Д.С. Международное экологическое право и международные экономические отношения. – М.: Магистр, 2025. – 272 с.

3. Российский морской регистр судоходства. Правила классификации и постройки морских стационарных и плавучих буровых установок. – СПб.: Российский морской регистр судоходства, 2025. – 450 с.

4. AMAP (Arctic Monitoring and Assessment Programme) «Ecological Recovery Post-Spill» – 2024. – 120 p.

5. Svendsen K. Liability and Compensation for Offshore Oil Pollution Damage in the Arctic: Comparing Norwegian an Russian Law. – Brill/ Nijhoff. – 2024.

6. WWF Arctic Programme Report «Oil Spills in Ice-Covered Waters: Response Challenges». – 2025. – 78 p.

International legal regulation of floating platform operation

Mishalchenko M.Yu., Edlichko P.A.

North-West Institute of Management of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, St. Petersburg State Marine Technical University

The article analyzes the theoretical and applied aspects of the legal regulation of the operation of floating oil and gas platforms in the Arctic:the applicability of MARPOL environmental standards and the Polar Code, gapsin civil liability for transboundary damage.

The methodological basis of the research includes comparative legal analysis, a systematic approach, and a method of legal modeling. Basedon a comparative analysis, significant discrepancies were identified in liability limits, requirements for ice reinforcements and certification procedures. In the context of geopolitical fragmentation (2022-2026), the impossibility of universal harmonization is justified.

The scientific novelty lies in the development of realistic risk minimization mechanisms: using the potential of IACS, national implementation of international standards, as well as a detailed international model of an international insurance fund to cover transboundary pollution, based on an analysis of the Montara case (2019).

Keywords: IMO, MARPOL, Polar Code, Arctic, floating platforms, international liability, international insurance, international insurance fund, Montara case.

References

1. Belousova T.A., Fisenko A. Problems and prospects of insurance of transportation risks along the Northern Sea Route // Creative Economy. – 2025. – № 3.
2. Boklan D.S. International environmental law and international economic relations. – M.: Magister, 2025. – 272 p.
3. Russian Maritime Register of Shipping. Rules for the Classification and Construction of Offshore Fixed and Floating Drilling Units. – St. Petersburg: Russian Maritime Register of Shipping, 2025. – 450 p.
4. AMAP (Arctic Monitoring and Assessment Programme) «Ecological Recovery Post-Spill» – 2024. – 120 p.
5. Svendsen K. Liability and Compensation for Offshore Oil Pollution Damage in the Arctic: Comparing Norwegian and Russian Law. – Brill/Nijhoff. – 2024.
6. WWF Arctic Programme Report «Oil Spills in Ice-Covered Waters: Response Challenges». – 2025. – 78 p.