

## СОСТОЯНИЕ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ ПРИ ОСВОЕНИИ АРКТИЧЕСКИХ НЕФТЕГАЗОВЫХ МЕСТОРОЖДЕНИЙ КОНТИНЕНТАЛЬНОГО ШЕЛЬФА

Михеев В.Л.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> – Ректор ФГБОУ ВО «Российский государственный гидрометеорологический университет», г. Санкт-Петербург, Россия, [rector@rshu.ru](mailto:rector@rshu.ru)

**Аннотация:** в последние годы в значительной степени возросло внимание к проблемам правового регулирования развития Арктической зоны Российской Федерации. Принимая во внимание указанное, приводится обзор нормативно-правовых документов для реализации проектов по разработке арктических нефтегазовых месторождений и выявление законодательных недостатков, препятствующих эффективному функционированию нефтедобывающих компаний по добыче полезных ископаемых на континентальном шельфе Российской Федерации.

Ключевые слова: континентальный шельф, нефтегазовые месторождения, нормативно-правовая база, добыча углеводородов.

Освоение углеводородного потенциала континентального шельфа, призвано сыграть стабилизирующую роль в динамике добычи нефти и газа в Российской Федерации [1].

Национальные интересы Российской Федерации в сфере недропользования на континентальном шельфе – это совокупность внутренних и внешних потребностей государства в сфере морской деятельности, реализуемых на основе его морского потенциала, отвечающие:

- незыблемости суверенитета Российской Федерации, распространяющегося на внутренние морские воды, территориальное море, их дно и недра под ним, а также на воздушное пространство над ними;

- обеспечению суверенных прав и юрисдикции Российской Федерации, осуществляемых в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации в целях разведки, разработки и сохранения природных ресурсов, как живых, так и неживых, находящихся на дне, в его недрах и в покрывающих водах;

- управлению ресурсами, производства энергии путем использования воды, течений и ветра, создания и использования искусственных островов, установок и сооружений, морских научных исследований, защиты и сохранения морской среды, а также прав на изучение и освоение минеральных ресурсов района морского дна;

- обеспечение свободы открытого моря, включающую свободу судоходства, полетов, рыболовства, научных исследований, свободу прокладывать подводные кабели и трубопроводы;

- создание условий, способствующих извлечению выгоды из морской хозяйственной деятельности, комплексному развитию приморских регионов Российской Федерации, а также государства в целом.

Наряду с указанным для добычи полезных ископаемых нужно создание флота и сопутствующего ему навигационно-гидрологическое обеспечение. Начиная с 1970 годов за 15–20 лет морские объединения, созданные под руководством министерств, выполнили большой объем работ на шельфе СССР (Баренцево и Карское, Черное и Азовское моря, Сахалинский шельф в Охотском море, Каспийское и Белое моря), а также во Вьетнаме, создав предпосылки для полномасштабного освоения континентального шельфа. До 1990 года было создано и построено около 600 единиц морской техники (буровые суда и платформы, специализированные суда, добычные

платформы). Морская техника строилась и за рубежом, и на отечественных заводах. После распада Советского Союза работы на континентальном шельфе были приостановлены примерно на 10 лет, что нанесло большой урон нефтегазовой промышленности и обернулось для нее значительными потерями [2]. Так как флота практически не стала уменьшилось и соответствующее финансирование навигационно-гидрологического обеспечения, а в таком районе как Арктика оно перестало иметь место.

С учетом последней положительной динамики развития российской государственности и исправления того, что было разрушено и упущено при развале СССР, идет возобновление исторически сложившийся национальной единой транспортной коммуникации России в Арктике – Северного морского пути.

Арктика – район сложный для обеспечения мореплавания, но в нем, как и везде должны соблюдаться международно-правовые договора, разработанные Международной морской организацией (ИМО). Одной из основных функций ИМО является ответственность за организацию обеспечения безопасности на море и защита окружающей среды, а также решение юридических вопросов, связанных с международным судоходством. В структуру ИМО входит ряд комитетов, одним из которых является комитет по безопасности мореплавания, который обеспечивает ликвидацию дискриминационных действий, затрагивающих международное торговое судоходство, а также принятие норм (стандартов) по обеспечению безопасности на море и предотвращению загрязнения с судов окружающей среды, в первую очередь, морской среды [3].

Основными конвенциями разработанными ИМО являются: «Международная конвенция о международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 г. (МППСС-72)», «Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС-74/78)», «Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов 1973 г., измененная и дополненная в соответствии с Протоколом от 1978 г., (МАРПОЛ 73/78)», «Международная конвенция по поиску и спасению на море 1979 г. (САР-79)», «Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несения вахты 1978 г. (ПДНВ-78/95) [4-8].

Кроме того, мировое сообщество в 1982 году приняло один из знаменательных дипломатических документов нашего времени Конвенцию Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года (Конвенция ООН) [9].

В итоге благодаря принятию Конвенции ООН по морскому праву, удалось определить правовой режим различных пространств Мирового океана, таких как территориальное море, открытое море, прилежащая зона, континентальный шельф, экономическая зона, проливы, архипелажные воды, международный район морского дна. Она также регулирует торговое военное мореплавание, рыболовство, добычу морских полезных ископаемых и другие виды экономической деятельности на морях и океанах.

Российская Федерация ратифицировало Конвенцию ООН в 1997 г., приняв федеральный закон «О ратификации Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву и соглашению об осуществлении части XI конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву», № 30-ФЗ от 26 февраля 1997 года [10].

В целях обеспечения наиболее эффективной реализации норм международного права государства принимают внутригосударственные законодательные и иные правовые акты. Они необходимы, поскольку конкретизируют положения международно-правовых норм применительно к условиям конкретного государства, определяют компетентные органы и учреждения в сфере реализации норм морского права, устанавливают ответственность за их нарушения.

Анализируя изложенные международно-правовые акты можно прийти к выводам, что основным направлением мирового сообщества является – безопасность человеческой жизни и охрана окружающей среды.

Поэтому на текущий момент Российской Федерации как одному из ведущих экспортеров нефти стоит усовершенствовать системы связи в высоких широтах, аварийно-спасательного обеспечения, охраны окружающей среды, осуществления безопасности мореплавания на основании обоснованных объемах добычи сырья, региональных особенностях и перспективах поставок газа и нефтепродуктов на внутренний и внешний рынки.

### Литература

1. Энергетическая стратегия России на период до 2030 года: распоряжение Правительства РФ от 13 нояб. 2009 г. N 1715-р [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Система Консультант Плюс.
2. Фролов А. В море углеводородов / А. Фролов // Корпоративный журнал Газпром. – 2014. - N 10. - С. 24-29.
3. Официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: ИМО [www.imo.org](http://www.imo.org).
4. Международная конвенция о международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 г. (МППСС-72) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Система Консультант Плюс.
5. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС-74/78) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Система Консультант Плюс.
6. Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов 1973 г., измененная и дополненная в соответствии с Протоколом от 1978 г., (МАРПОЛ 73/78) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Система Консультант Плюс.
7. Международная конвенция по поиску и спасению на море 1979 г. (САР-79) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Система Консультант Плюс.
8. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несения вахты 1978 г [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Система Консультант Плюс.
9. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1958 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Система Консультант Плюс.
10. Федеральный закон №30-ФЗ от 26 февраля 1997 года «О ратификации Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву и соглашение об осуществлении части XI конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Система Консультант Плюс.

## CONDITION OF THE REGULATORY BASE DURING THE DEVELOPMENT OF THE ARCTIC GASOIL FIELDS OF THE CONTINENTAL SHELF

Mikheev V.L.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> – Rector, Russian State Hydrometeorological University, Saint-Petersburg, Russia, [rector@rshu.ru](mailto:rector@rshu.ru)

**Abstract.** In recent years, attention to the problems of legal regulation of the development of the Arctic zone of the Russian Federation has significantly increased. Taking into account the above, an overview of the regulatory documents for the implementation of projects for the development of Arctic gasoil fields and the identification of legislative deficiencies that impede the effective functioning of oil companies in the mining of mineral resources on the continental shelf of the Russian Federation.

Key words: continental shelf, gasoil fields, regulatory base, hydrocarbon production.