

РАЗВЕДКА И РАЗРАБОТКА НЕФТЕГАЗОВЫХ РЕСУРСОВ В МОРСКИХ ПРОСТРАНСТВАХ: РАЗВИТИЕ РОССИЙСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В СВЕТЕ ИЗМЕНЕНИЙ В МИРОВОЙ ПОЛИТИКЕ

Ольга ГЛИКМАН
МГИМО МИД России

Аннотация: Правовое регулирование разведки и разработки нефтегазовых ресурсов в морских пространствах, на которые распространяются суверенитет, суверенные права и юрисдикция Российской Федерации, представляет огромное практическое значение для нашей страны, российских юридических и физических лиц. Это подтверждается принятыми в 2019–2022 годах Стратегией развития морской деятельности в Российской Федерации до 2030 года, Энергетической стратегией Российской Федерации на период до 2035 года, Морской доктриной Российской Федерации. Не менее важны данные вопросы для иностранных лиц в связи с их участием в нефтегазовых морских проектах на указанных территориях. Научная значимость исследования связана с развитием международного энергетического права, значительный объем норм которого применим к нефтегазовой деятельности в морских пространствах.

Цель исследования состоит в комплексном анализе развития норм законодательства Российской Федерации, регулирующих разведку и разработку нефтегазовых ресурсов в морских пространствах, на которые распространяются суверенитет, суверенные права и юрисдикция Российской Федерации, в период 2014–2023 гг., а также в выявлении тенденций их развития в связи с мерами, принятыми недружественными государствами в отношении России, российских юридических и физических лиц. Задачи исследования включают выявление и анализ тенденций развития законодательства Российской Федерации, нормативных актов, регулирующих разведку, разработку и транспортировку нефтегазовых ресурсов в указанных морских пространствах, взаимосвязанности законодательных нововведений с возникшими в этот период изменениями в мировой политике и международно-правовыми проблемами.

Методологическую основу исследования составили сравнительно-правовой и формально-юридический анализ.

Гликман Ольга Владимировна – кандидат юридических наук, доцент кафедры международного права, МГИМО МИД России.

ORCID: 0000-0002-9243-9787. E-mail: glikman@mail.ru
119454, Москва, пр-т Вернадского, д. 76.

Поступила в редакцию: 23.11.2023

Принята к публикации: 10.12.2023

Конфликт интересов: Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Благодарность. Статья опубликована в рамках проекта «Посткризисное мироустройство: вызовы и технологии, конкуренция и сотрудничество» по гранту Министерства науки и высшего образования Российской Федерации на проведение крупных научных проектов по приоритетным направлениям научно-технологического развития (Соглашение № 075-15-2020-783).

В статье проанализированы отдельные тенденции развития законодательства Российской Федерации, связанные с ограничением прав иностранных лиц в осуществлении недропользования на морских участках недр федерального значения, регулированием искусственных островных установок и сооружений, а также поддержкой российского флага и отечественного производителя морских судов в рамках нефтегазовой деятельности в указанных морских пространствах.

Автор делает вывод о необходимости принятия своевременных законодательных мер и комплексного подхода в законодательном регулировании рассматриваемых вопросов.

Ключевые слова: нефтегазовые ресурсы, морские пространства, исключительная экономическая зона, континентальный шельф, Северный морской путь, искусственные острова, установки и сооружения, недропользование, недра федерального значения, права иностранных лиц, поддержка российского флага

Введение

Развитие глубоководных технологий в XXI веке способствовало увеличению объемов разведки и разработки нефтегазовых ресурсов в морских пространствах, в том числе морских пространствах, на которые распространяются суверенитет, суверенные права и юрисдикция Российской Федерации. Правовой статус таких морских пространств различается. В соответствии с нормами международного права и законодательства Российской Федерации часть из них входит в состав территории Российской Федерации (внутренние морские воды и территориальное море Российской Федерации) – на них распространяется суверенитет Российской Федерации. Другие пространства находятся за пределами территории Российской Федерации, но в них Российская Федерация, как прибрежное государство, обладает суверенными правами и осуществляет юрисдикцию (в континентальном шельфе, прилегающей зоне и исключительной экономической зоне Российской Федерации). Несмотря на такое правовое различие, в рамках законодательства Российской Федерации о недропользовании наблюдается сближение правовых подходов по ряду вопросов деятельности, связанной с разведкой и разработкой нефти и газа в таких пространствах. Это связано с тем, что участки недр внутренних морских вод, территориального моря и континентального шельфа Российской Федерации относятся к участкам недр федерального значения (статья 2.1 Закона Российской Федерации от 21.02.1992 № 2395-1 «О недрах») в целом, т.е. независимо от объема и ценности залегающих в них природных ресурсов.

Согласно Стратегии развития морской деятельности в Российской Федерации до 2030 года, утвержденной в 2019 г.¹, совершенствование нормативных правовых актов Российской Федерации, регламентирующих развитие морской деятельности и «планомерное и регламентированное освоение углеводородных, минеральных ресурсов дна и морских пространств, на которые распространяется суверенитет, юрисдикция и суверенные права Российской Федерации», отнесены к основным приоритетам развития морской деятельности. В области морской природоресурсной деятельности Стратегия обозначает ряд проблем технологического, научного и правового характера, требующих решения.

Перед нефтяной отраслью в соответствии с Энергетической стратегией Российской Федерации на период до 2035 года² стоит задача по развитию инфраструктуры и использованию перспективных маршрутов транспортировки нефти морским транспортом, в том числе, по Северному морскому пути, с использованием судов преимущественно отечественного производства. Реализация значительного потенциала природного газа в Арктической зоне Российской Федерации неразрывно связана с развитием ледокольного флота и портовой инфраструктуры Северного морского пути. Данный путь рассматривается как эффективный маршрут транспортировки российского сжиженного природного газа на растущие рынки Азиатско-Тихоокеанского региона.

Одной из стратегических целей национальной морской политики является реализация и защита суверенных прав Российской Федерации на континентальном шельфе, связанных с разведкой и освоением его природных ресурсов. Значение Мирового океана для всех государств «в долгосрочной перспективе будет неуклонно возрастать в связи с истощением природных ресурсов суши и обусловленной этим необходимостью восполнения ресурсной базы». Это будет происходить на фоне возникшей геополитической неопределенности, глобального экономического кризиса, усиления тенденций к свертыванию процессов глобализации, борьбы за лидерство в мире, повышения роли государственного управления в сфере морской деятельности. Такие тенденции отмечены в Морской доктрине Российской Федерации³, утвержденной в 2022 г. (п. 6, 25, 28).

В рассматриваемый период Россия столкнулась с такими внешнеэкономическими вызовами энергетической безопасности, как наращивание международных усилий по реализации климатической политики и ускоренный

¹ Правительство России (2019) Распоряжение Правительства Российской Федерации от 30.08.2019 № 1930-р «О Стратегии развития морской деятельности в Российской Федерации до 2030 года». Available at: <http://government.ru/docs/37755/> (дата обращения: 23.11.2023).

² Правительство России (2020) Распоряжение Правительства РФ от 09.06.2020 № 1523-р «Об утверждении Энергетической стратегии Российской Федерации на период до 2035 года». Available at: <http://government.ru/docs/39847/> (дата обращения: 23.11.2023).

³ Президент России (2022) Указ Президента РФ от 31.07.2022 № 512 «Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации». Available at: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/48215> (дата обращения: 23.11.2023).

переход к «зеленой экономике»; перемещение центра мирового экономического роста в Азиатско-Тихоокеанский регион; замедление роста мирового спроса на энергоресурсы и изменение его структуры, в том числе вследствие замещения нефтепродуктов другими видами энергоресурсов; увеличение мировой ресурсной базы углеводородного сырья, усиление конкуренции экспортеров энергоресурсов; изменение международного нормативно-правового регулирования в сфере энергетики и условий функционирования мировых энергетических рынков, усиление позиций потребителей. Кроме того, ряд иностранных государств ввел «санкции» – меры ограничительного характера, в том числе в отношении нефтяной и газовой отраслей российского топливно-энергетического комплекса, а также стал оказывать жесткое противодействие проектам в сфере энергетики, которые реализуются с участием Российской Федерации (п. 7–9 Доктрины энергетической безопасности Российской Федерации, утвержденной в 2019 г.).

Противостояние нашей страны с недружественными государствами, в том числе в сфере энергетики, достигло в последние годы столь высокого уровня, когда достижение компромиссов стало крайне маловероятным в ближайшей перспективе (Вышегородцев, 2023: 50). Российская Федерация была вынуждена реагировать, в том числе посредством принятия соответствующих национальных законодательных мер. Эти действия основаны на Федеральном законе от 04.06.2018 № 127-ФЗ (ред. от 28.06.2022) «О мерах воздействия (противодействия) на недружественные действия Соединенных Штатов Америки и иных иностранных государств» и соответствующих отраслевых нормативных правовых актах Российской Федерации.

Тенденции развития законодательства Российской Федерации, направленные на ограничение прав иностранных лиц в осуществлении недропользования на морских участках недр федерального значения

Энергетика и недропользование – особые сферы экономики каждого государства, в которых всегда особыми правами обладают национальные компании и граждане. Ограничения недропользования иностранными лицами на участках недр федерального значения Закон «О недрах» закреплял изначально. В связи с вышеуказанными изменениями в мировой политике вызовы и угрозы в области природоресурсной деятельности, с которыми столкнулась Россия в рассматриваемый период, необходимость правового реагирования на введенные иностранными государствами антироссийские ограничительные меры в энергетике, побудили Россию принять адекватные законодательные меры. Установление гораздо более жестких ограничений в отношении иностранных недропользователей и российских юридических лиц с участием иностранных инвесторов, в том числе на морских участках недр федерального значения, стало неизбежным. В современных реалиях России нужно было найти баланс между необходимостью принятия таких законодательных мер в качестве ответных и сохраняющейся потребностью в иностранных инвестициях, в том числе в нефтегазовом секторе.

В 2022 г. претерпела изменения часть первая статьи 9 Закона «О недрах», закрепляющая общий перечень лиц – пользователей недрами. Ранее в такой перечень были включены иностранные граждане и юридические лица (т.е. любые, не было уточнения «созданные в соответствии с законодательством Российской Федерации»). Согласно новой редакции, «пользователями недр могут быть юридические лица, созданные в соответствии с законодательством Российской Федерации, индивидуальные предприниматели, являющиеся гражданами Российской Федерации, если иное не установлено федеральными законами. Пользователи недр вправе осуществлять пользование недрами с привлечением других лиц по договорам подряда, трудовым договорам, соглашениям о сервисных рисках при осуществлении деятельности по разработке месторождений углеводородного сырья и в предусмотренных настоящим Законом и другими федеральными законами случаях по иным соглашениям».

Сохранился подход, устанавливающий особое правило для пользователей недр на участках недр федерального значения в целом. Ими могли и могут быть только юридические лица, созданные в соответствии с законодательством Российской Федерации. Однако Правительство Российской Федерации наделено правом устанавливать дополнительные ограничения допуска для созданных в соответствии с законодательством Российской Федерации юридических лиц с участием иностранных инвесторов к участию в аукционах на право пользования такими участками недр. А также устанавливать дополнительные требования к таким созданным лицам, которые вправе осуществлять геологическое изучение участков недр федерального значения внутренних морских вод и территориального моря Российской Федерации в целях поиска и оценки месторождений углеводородного сырья. Это было закреплено в части второй статьи 9 в редакции 2020 г.

Еще более высокие требования были установлены и сохраняются без изменений для пользователей недр на участках недр федерального значения континентального шельфа Российской Федерации, а также на участках недр федерального значения, расположенных на территории Российской Федерации и простирающихся на ее континентальный шельф. Пользователями таких участков морских недр могут быть только юридические лица, соответствующие следующим критериям: (1) создание в соответствии с законодательством Российской Федерации; (2) опыт освоения участков недр континентального шельфа Российской Федерации не менее чем пять лет; (3) доля (вклад) Российской Федерации в уставных капиталах – более чем пятьдесят процентов и (или) в отношении которых Российская Федерация имеет право прямо или косвенно распоряжаться более чем пятьюдесятью процентами общего количества голосов, приходящихся на голосующие акции (доли), составляющие уставные капиталы таких юридических лиц.

В рамках возможной кодификации законодательства Российской Федерации о недрах и подготовки Горного кодекса Российской Федерации, учитывая стратегическую роль, которую имеют недра и ресурсы недр для

целей обеспечения обороны и безопасности государства, некоторые авторы предлагают установить ограничения для возможности приема на работу иностранных граждан и лиц без гражданства на определенные должности в штате хозяйствующих субъектов, задействованных в добывающем секторе и в смежных областях, в частности, геодезии, изучении недр, поиске и разведке полезных ископаемых. По их мнению, подобные ограничения следует распространить и на возможность участия указанной категории лиц в упомянутых видах деятельности на основе гражданско-правовых договоров (Чугунова-Катуччи, 2022: 170–176).

Федеральный закон от 29.04.2008 № 57-ФЗ «О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющие стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства» (ред. от 28.04.2023) закрепляет особый механизм совершения сделок, в результате которых устанавливается контроль иностранных инвесторов или группы лиц, в которую входит иностранный инвестор, над хозяйственными обществами, имеющими стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства. К видам деятельности, имеющим такое стратегическое значение, отнесены геологическое изучение недр и (или) разведка и добыча полезных ископаемых на участках недр федерального значения. Данным Законом были закреплены признаки нахождения хозяйственного общества, имеющего стратегическое значение и осуществляющего пользование участком недр федерального значения под контролем иностранного инвестора, группы лиц (ст. 5).

Согласно действующей редакции данного Закона, проведено различие в соответствующих правах иностранных юридических лиц, иностранных организаций, не являющихся юридическими лицами иностранных государств, международных организаций, организаций, находящихся под контролем иностранных инвесторов, в зависимости от представления ими в уполномоченный федеральный орган информации о своих выгодоприобретателях, бенефициарных владельцах и контролирующих лицах. Иностранные лица, которые не представляют такой информации, не вправе совершать сделки и иные действия, влекущие за собой установление контроля над указанными хозяйственными обществами (ч. 2 ст. 2). Одновременно данным Законом были установлены виды сделок, подлежащие предварительному согласованию (ст. 7). Согласно редакции 2022 г., к ним отнесены «сделки в отношении акций (долей), составляющих уставный капитал хозяйственного общества, имеющего стратегическое значение и осуществляющего пользование участком недр федерального значения...».

Настоятельная необходимость повышения инвестиционной привлекательности российской экономики в целом и нефтегазовой отрасли в частности существовала до рассматриваемого периода и сохраняется до сих пор. Российские специалисты, опираясь на мировой опыт, осознавая риски, с которыми сталкивались инвесторы, в том числе в нефтегазовой сфере, были убеждены в потребности введения дополнительных законодательных механизмов.

В 2020 г. был принят Федеральный закон от 01.04.2020 № 69-ФЗ «О защите и поощрении капиталовложений в Российской Федерации», причем действие Федерального закона от 9 июля 1999 года № 160-ФЗ «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации» продолжилось. Данные законы применяются как два взаимосвязанных инструмента. В Законе № 69-ФЗ понятие «иностранная инвестиция» применяется в значении, определенном в Законе № 160-ФЗ. Закон № 69-ФЗ предусмотрел заключение соглашений о защите и поощрении капиталовложений с организацией, реализующей проект, при условии, что такое соглашение предусматривает реализацию нового инвестиционного проекта в одной из сфер российской экономики. Однако согласно статье 6 Закона № 69-ФЗ из возможных сфер и видов деятельности были исключены производство жидкого топлива (ограничение неприменимо к жидкому топливу, полученному из угля, а также на установках вторичной переработки нефтяного сырья согласно перечню, утверждаемому Правительством Российской Федерации) и добыча сырой нефти и природного газа, в том числе попутного нефтяного газа (ограничение неприменимо к инвестиционным проектам по сжижению природного газа).

Новеллой в правовом регулировании нефтегазовой сферы стал Федеральный закон от 01.04.2022 № 75-ФЗ «О соглашениях, заключаемых при осуществлении геологического изучения, разведки и добычи углеводородного сырья, и о внесении изменения в Закон Российской Федерации «О недрах». Его цель состоит в создании правовых условий привлечения инвестиций и реализации инвестиционных проектов в сфере геологического изучения, разведки и добычи углеводородного сырья, в том числе на участках недр федерального значения. Данный Закон урегулировал соглашения о сервисных рисках⁴, закрепив ограничения для иностранных юридических лиц в сфере недропользования. Часть 2 статьи 4 данного Закона допускает, что иностранные юридические лица могут быть сторонами соглашения о сервисных рисках, но только «если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации». Кроме того, заключение соглашения о сервисных рисках в отношении участка недр федерального значения с участием иностранного юридического лица допускается в случаях и в порядке, которые установлены законодательством Российской Федерации.

Указом Президента РФ от 05.08.2022 № 520 «О применении специальных экономических мер в финансовой и топливно-энергетической сферах в связи с недружественными действиями некоторых иностранных государств и международных организаций» запрещено до 31 декабря 2023 г. совершение сделок, которые связаны с ценными бумагами, акциями и долями российских юридических лиц, принадлежащими иностранным лицам из недружественных государств. Запрет распространяется на доли участия, права и обязанности, принадлежащие участникам Соглашения о разделе продукции по про-

⁴ См. подробнее: Бардин, Кувшинов, 2021; Кирилловых, 2023.

екту «Сахалин-1» и Соглашения о разработке и добыче нефти на Харьягинском месторождении на условиях раздела продукции. А также на акции, доли (вклады), составляющие уставные капиталы хозяйственных обществ, производящих оборудование для организаций топливно-энергетического комплекса и оказывающих услуги по сервисному обслуживанию и ремонту такого оборудования, хозяйственных обществ, осуществляющих переработку нефти, нефтяного сырья и производство продуктов их переработки. Перечень указанных хозяйственных обществ утверждается Президентом Российской Федерации по представлению Правительства Российской Федерации. При этом сделки (операции), на совершение которых установлен запрет, могут быть совершены только на основании специального решения Президента Российской Федерации.

В исследованиях выражаются мнения о необходимости совершенствования инвестиционного законодательства в части иностранных лиц. Некоторые авторы отмечают, что меняющиеся реалии приводят к росту числа нормативно-правовых актов и что отсутствие единого документа затрудняет определение действующего положения иностранных инвесторов (Полежаева, 2023).

Отмечается также наметившаяся тенденция постепенного установления менее жестких ограничений для иностранных инвесторов из недружественных государств. Предлагается ослабить действующие в Российской Федерации инвестиционные ограничения (Семякин, 2023) для добросовестных (дружественных) компаний из недружественных государств, вложивших инвестиции уже после введения западных санкций в отношении России, которых немало действует на российском рынке. Иными словами, установить различия между добросовестными компаниями и недобросовестными компаниями из недружественных государств.

Федеральный закон от 14.07.2022 № 320-ФЗ (ред. от 19.12.2022) «О внесении изменений в Федеральный закон «О приватизации государственного и муниципального имущества», отдельные законодательные акты Российской Федерации об установлении особенностей регулирования имущественных отношений» установили порядок преобразования в хозяйственное общество в форме общества с ограниченной ответственностью (далее также – хозяйственное общество) филиала (представительства) иностранного юридического лица, а также особенности прав участия иностранных инвесторов в российских хозяйственных обществах. Такие меры были предприняты «в целях обеспечения обороны страны и энергетической безопасности государства в условиях недружественных и противоречащих международному праву действий Соединенных Штатов Америки и примкнувших к ним иностранных государств и международных организаций, связанных с введением ограничительных мер в отношении граждан Российской Федерации и российских юридических лиц». Нововведения касаются иностранных юридических лиц, обладающих правом (лицензией) на пользование недрами на территории Российской Федерации или владеющих объектами трансграничной

газотранспортной инфраструктуры на территории Российской Федерации. Это означает, что они распространяются на соответствующую часть морских недр федерального значения.

Тенденции развития законодательства Российской Федерации, регулирующего искусственные острова, установки и сооружения в морских пространствах

В рамках реализации статей 60 и 80 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Российская Федерация как прибрежное государство обладает исключительным правом соорудить, а также разрешать и регулировать создание, эксплуатацию и использование искусственных островов, установок и сооружений в целях разведки, разработки и сохранения природных ресурсов в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации. Согласно статье 16 Федерального закона от 30.11.1995 № 187-ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации», иностранные государства, их физические и юридические лица, компетентные международные организации (далее – иностранные заявители), иностранные юридические лица, привлекаемые на договорной основе пользователями недр, а также иностранные заявители и иные лица, являющиеся инвесторами в соответствии с Федеральным законом «О соглашениях о разделе продукции» могут создавать искусственные острова, установки и сооружения на континентальном шельфе Российской Федерации. Эта законодательная норма не подвергалась изменениям в последние годы, несмотря на изменения в мировой политике.

В 2013 г. вопрос правового регулирования искусственных островов, установок и сооружений для российской правоприменительной практики и развития российского законодательства приобрел особую актуальность. Причиной послужили инцидент на нефтяной платформе «Приразломная», расположенной в исключительной экономической зоне Российской Федерации (Печорское море), и последующие международные разбирательства по делу «Арктик Санрайз». Тогда активисты «Гринпис» высадились на резиновые лодки с судна «Арктик Санрайз», плавающего под флагом Нидерландов, и провели акцию протеста на данной платформе. Представители российских компетентных органов власти высадились на борт судна, осуществили его досмотр, арест и буксировали судно в Мурманск. Тридцати членам экипажа – лицам с различным гражданством – были предъявлены обвинения в совершении уголовных правонарушений.

Россия исходила из суверенных прав и юрисдикции, которыми она обладает как прибрежное государство в исключительной экономической зоне Российской Федерации. Однако Нидерланды сочли, что были нарушены их права как государства флага, закрепленные Конвенции 1982 г., обратились в Международный трибунал по морскому праву, инициировали арбитражное разбирательство в соответствии с Приложением VII Конвенции 1982 г. Россия не признала юрисдикцию арбитража, основываясь на заявлении, сде-

ланном при ратификации Конвенции 1982 г., согласно которому Российская Федерация «не принимает предусмотренные в разделе 2 части XV указанной Конвенции процедуры, ведущие к обязательным для сторон решениям, в отношении... споров, касающихся деятельности по обеспечению соблюдения законов в отношении осуществления суверенных прав и юрисдикции»⁵. Однако эти аргументы не были приняты во внимание арбитрами и были вынесены решения в пользу Нидерландов.⁶

Следует признать, что акция «Гринпис» была спланирована юридически грамотно – с учетом статуса исключительной экономической зоны, прав прибрежного государства и свобод открытого моря, нахождения материнского судна и резиновых лодок, существовавших на тот момент пробелов российского законодательства и различий в толковании Конвенции ООН по морскому праву 1982 года. «Юристы “Гринписа” не обнаружили российских уголовно-правовых или административных норм об ответственности за проникновение в зону безопасности платформы. Действительно, само по себе “проникновение” на платформу, в том числе незаконное, не образует состав преступления по российскому уголовному праву» (Богуш, 2014).

Российские власти сразу столкнулись с проблемой квалификации и переквалификации совершенных деяний и обвинений, предъявленных задержанным членам экипажа. Изначально всем задержанным было предъявлено обвинение по ст. 227 Уголовного кодекса Российской Федерации (УК) «Пиратство», согласно которой под пиратством понимается «нападение на морское или речное судно в целях завладения чужим имуществом, совершенное с применением насилия либо с угрозой его применения». Известно, что это определение не соответствует статье 101 Конвенции ООН по морскому праву, в которой определяющим признаком является нахождение судна или имущества «в открытом море», «в месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства».

Неправомерность такой квалификации по нормам международного права стала очевидна. Действия были переквалифицированы по статье 213 УК «Хулиганство». Но ведь и применение этой статьи вызывало разумные вопросы, поскольку под хулиганством понимается «грубое нарушение общественного порядка, выражающее явное неуважение к обществу», совершенное: а) с применением насилия к гражданам либо угрозой его применения; б) по мотивам...ненависти или вражды; в) на транспорте. Однако в действиях активистов «Гринпис» не было насилия. Эти лица не выражали ненависти и вражды, а проявляли экологический протест. По статье 162 УК преступным (независимо от места совершения деяния) признается разбой, совершенный

⁵ Президент России (1997) Федеральный закон от 26.02.1997 № 30-ФЗ «О ратификации Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву и Соглашения об осуществлении части XI Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву». Available at: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/10594> (дата обращения: 23.11.2023).

⁶ См. подробнее: Толстых, 2016.

в частности группой лиц по предварительному сговору, а равно с применением оружия или предметов, используемых в качестве оружия, но активистами «Гринпис» не использовалось оружие.

Специалистами отмечается, что «ни одно уголовное дело не нанесло большего ущерба репутации России как морской державе, чем дело *Arctic Sunrise*» (Гуцуляк, 2017).

К сожалению, на тот момент российское законодательство не содержало ни определения «искусственных островов, установок и сооружений», ни специальных норм об ответственности за нарушение зон безопасности вокруг данных объектов, которые могут устанавливаться согласно общим нормам международного морского права, и за проникновение на такие объекты.

При этом Россия уже с 2001 г. участвует в Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (SUA) 1988 года и Протоколе о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе, 1988 года⁷. К противоправным деяниям согласно статье 2 Протокола отнесено, в частности, помещение на стационарную платформу устройства или вещества, которое может разрушить эту стационарную платформу или создать угрозу ее безопасности. Однако на момент инцидента предусмотренные Протоколом деяния не были в полной мере имплементированы в российское законодательство.

Только после инцидента и арбитражных разбирательств по делу «Арктик Санрайз» в российском законодательстве появились определения терминов «искусственные острова», «установки, сооружения», причем в законах, регулирующих различные по статусу морские пространства. В 2013 г. были внесены изменения в статью 4 Федерального закона «О континентальном шельфе Российской Федерации». Искусственные острова – это стационарно закрепленные в соответствии с проектной документацией на их создание по месту расположения на континентальном шельфе Российской Федерации объекты (искусственно сооруженные конструкции), имеющие намывное, насыпное, свайное и (или) иные неплавучие опорные основания, выступающие над поверхностью воды при максимальном приливе. Установки, сооружения – это гибко или стационарно закрепленные в соответствии с проектной документацией на их создание по месту расположения на континентальном шельфе Российской Федерации стационарные и плавучие (подвижные) буровые установки (платформы), морские плавучие (передвижные) платформы, морские стационарные платформы и другие объекты, а также подводные сооружения (включая скважины). В 2014 г. аналогичные изменения были внесены в статью 4 Федерального закона от 17.12.1998 № 191-ФЗ «Об исключитель-

⁷ Президент России (2001) Федеральный закон от 06.03.2001 № 22-ФЗ «О ратификации Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, и Протокола о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе». Available at: <http://kremlin.ru/acts/bank/16670> (дата обращения: 23.11.2023).

ной экономической зоне Российской Федерации», а в Федеральный закон от 31.07.1998 № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» введена специальная статья 4¹, посвященная искусственным островам, установкам и сооружениям во внутренних морских водах и в территориальном море Российской Федерации, закрепляющая соответствующие понятия. Кроме того, учитывая специфику пространств Каспийского моря, был также принят Федеральный закон от 02.08.2019 № 260-ФЗ «О регулировании отдельных отношений, связанных с искусственными островами, установками и сооружениями, расположенными в пределах российского сектора Каспийского моря, и о внесении изменений в статью 16 Федерального закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации», в котором указанные понятия применяются в значении, использованном в Федеральном законе «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации».

Решение вопроса о том, какие термины и понятия предпочтительно использовать и закреплять в законе, имеет принципиальное значение. В Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. используются термины «искусственные острова», «установки и сооружения», «другие установки, допускаемые в соответствии с международным правом», но их понятия не раскрываются. В Женевской конвенции о континентальном шельфе 1958 г. указываются «сооружения и иные установки», необходимые для разведки и разработки естественных богатств континентального шельфа, но тоже не содержится определений, позволяющих установить различия в этих терминах. В иных международно-правовых актах и правовой доктрине используются также термины «морская передвижная установка», «платформы», «морские буровые и иные установки», «стационарные конструкции» и др., а также выделяются их признаки и отличия (Вылегжанин & Крымская, 2018). Безусловно, примененный в вышеуказанных федеральных законах подход не является единственно возможным, но он все-таки внес правовую определенность, необходимую для развития института ответственности за деяния в отношении данных объектов.

В 2013 г. во исполнение подпункта «а» пункта 1 Указа Президента Российской Федерации от 14 января 2013 г. № 23 «О федеральных органах исполнительной власти, ответственных за определение мер по обеспечению безопасности судоходства в зонах безопасности, установленных вокруг искусственных островов, установок и сооружений, расположенных на континентальном шельфе Российской Федерации, а также мер по обеспечению безопасности таких искусственных островов, установок и сооружений» вышел приказ Минтранса России от 10.09.2013 № 285 «Об определении мер по обеспечению безопасности судоходства в зонах безопасности, установленных вокруг искусственных островов, установок и сооружений, расположенных на континентальном шельфе Российской Федерации». В зонах безопасности были запрещены стоянка и передвижение всех судов, за исключением судов, выполняющих аварийно-спасательные работы, ликвидацию разливов

нефти и нефтепродуктов, осуществляющих ледокольное обеспечение искусственных островов, установок и сооружений, проводящих ремонтные работы и работы по обслуживанию искусственных островов, установок и сооружений, а также судов, следующих к искусственным островам, установкам и сооружениям для осуществления посадки и/или высадки людей, погрузки и/или выгрузки груза.

Лишь в 2015 г. в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ была введена статья 11.7.1 «Несоблюдение мер по обеспечению безопасности судоходства в зонах безопасности, установленных вокруг искусственных островов, установок и сооружений, расположенных на континентальном шельфе Российской Федерации». Однако в данной статье, во-первых, не был затронут вопрос об аналогичных деяниях вокруг соответствующих объектов в иных морских пространствах, что является серьезным упущением. Во-вторых, была установлена ответственность за несоблюдение мер по обеспечению безопасности судоходства вокруг указанных объектов, но не безопасности самих объектов в широком смысле этого понятия, включая повреждения таких объектов и неправомерное нахождение лиц на таких объектах.

В исследованиях предлагается усилить уголовную ответственность за действия в отношении указанных объектов. Заслуживает внимания высказанное предложение отнести в рамках главы 24 Уголовного кодекса Российской Федерации «Преступления против общественной безопасности» к уголовно наказуемым деяниям захват стационарной платформы, находящейся в акватории, и иных насильственных действий, посягающих на безопасность такого объекта и (или) безопасность лиц, осуществляющих его эксплуатацию, или угрозу совершения таких противоправных деяний (в статье 205 или последующих статьях, устанавливающих ответственность за террористический акт, содействие террористической деятельности и др.), а также «незаконное проникновение (или попытки проникновения) на расположенную в акватории Российской Федерации стационарную платформу, воспрепятствование ее эксплуатации при отсутствии признаков акта терроризма». Такие меры «должны распространяться и на платформы, находящиеся во всякой акватории под суверенитетом или юрисдикцией РФ» (Вылегжанин, Лобанов & Скуратова, 2020: 321).

Предлагается также развить законодательную концепцию противоправных деяний в отношении искусственных островов, установок и сооружений в различных морских пространствах, принимая во внимание необходимость обеспечения транспортной безопасности (Семенов, 2022).

В международно-правовых исследованиях также предлагается усовершенствовать режим гражданской ответственности за ущерб, причиненный в результате аварий на морских нефтедобывающих платформах, и режим вывода из эксплуатации морских нефтегазовых платформ (Абрамов, 2018; Абрамов, 2019).

Представляется, что в российском законодательстве должны быть приняты меры во всех отмеченных направлениях. Необходимо не только в полной мере имплементировать положения Протокола о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе, но и установить ответственность за более широкий круг противоправных деяний в отношении таких объектов (неправомерное проникновение на такие объекты, создание помех функционированию таких объектов, повреждения, в том числе дронами, и др.). Кроме того, аналогичные меры следует принять в отношении соответствующих объектов, находящихся в иных морских пространствах, на которые распространяется суверенитет, суверенные права и юрисдикция Российской Федерации.

Другой важной тенденцией развития российского законодательства относительно искусственных островов, установок и сооружений, расположенных в исключительной экономической зоне или на континентальном шельфе Российской Федерации, является принятие мер по стимулированию доставки людей, грузов и товаров на такие объекты. В 2014 г. в статью 9 Закона Российской Федерации от 01.04.1993 № 4730-1 «О Государственной границе» была включена часть одиннадцатая, закрепляющая право российских воздушных судов, осуществляющих доставку людей, грузов и товаров с территории Российской Федерации на искусственные острова, установки и сооружения, расположенные в исключительной экономической зоне или на континентальном шельфе Российской Федерации, либо наоборот, неоднократно пересекать Государственную границу вне выделенных воздушных коридоров без прохождения пограничного, таможенного и иных видов контроля в порядке, установленном Правительством Российской Федерации. Такой порядок был установлен Постановлением Правительства Российской Федерации от 17.10.2015 № 1115 (ред. от 28.08.2017). Изначально было ясно, что аналогичные меры следовало бы предпринять также и для доставки людей, грузов и товаров морскими судами. Однако это удалось сделать только в 2018 г. посредством введения специальной статьи 9.1 в данный Закон, согласно которой в случаях, установленных Правительством Российской Федерации, допускается неоднократное пересечение Государственной границы на море без прохождения пограничного, таможенного контроля (в части совершения таможенных операций, связанных с прибытием (убытием) судов) и иных видов контроля. Это право было предоставлено не только российским, но и иностранным судам, убывающим из российских портов с последующим прибытием в российские порты без захода во внутренние морские воды и в территориальные моря иностранных государств, если иное не установлено Правительством Российской Федерации, а также российским судам, прошедшим пограничный, таможенный и иные виды контроля при убытии с территории Российской Федерации, прибывающими на территорию Российской Федерации без цели захода в российские порты с последующим убытием с территории Российской Федерации. Постановлением Правительства Российской Федерации от 28.03.2019 № 341 (ред. от 30.01.2023) были установлены такие случаи.

При этом в статье 9.1 были закреплены три условия, при которых возможно такое неоднократное пересечение Государственной границы: (1) выполнение требований к оснащению судов техническими средствами контроля, обеспечивающими постоянную автоматическую некорректируемую передачу информации о местоположении судов, и другими техническими средствами контроля местоположения судов; (2) передача в пограничные органы данных о местоположении таких судов; (3) уведомление пограничных органов о каждом фактическом пересечении Государственной границы. Данные условия важны для обеспечения контроля над такими морскими судами.

Тенденции развития законодательства Российской Федерации, направленные на поддержку российского флага и отечественного производителя морских судов

В 2017 г. кардинальным изменениям подверглась статья 4 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ), регулирующая использование судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, в целях торгового мореплавания. Правда, эти изменения не стали последними – поиск баланса между интересами государства, заинтересованного в увеличении объемов и видах деятельности с использованием судов под российским флагом, и бизнеса, желающего использовать суда под «удобным» флагом, в том числе при добыче и транспортировке нефти и газа, продолжился в 2020 – 2021 гг. Статья 4 КТМ далеко не идеальна ни в редакции 2017 г., ни в действующей редакции, поскольку содержит ряд внутренних противоречий. Однако безусловным преимуществом новой редакции является существенное расширение понятия «каботаж» (оно явно отвечает интересам Российской Федерации и содействует выполнению стоящих перед Российской Федерацией задач). В ней учтены современные реалии и проблемы морской перевозки нефтегазовых ресурсов.

Пункт 1 новой редакции статьи 4 КТМ закрепляет виды деятельности, которые осуществляются «с использованием судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации» (каботаж; ледокольная проводка, поисковые и спасательные операции, удаление затонувшего в море имущества, гидротехнические, подводно-технические и другие подобные работы во внутренних морских водах и (или) в территориальном море Российской Федерации; морские ресурсные исследования, разведка и разработка минеральных ресурсов морского дна и его недр во внутренних морских водах и (или) в территориальном море Российской Федерации, в исключительной экономической зоне Российской Федерации и на континентальном шельфе Российской Федерации). При этом согласно пункту 5 статьи 4 КТМ эти виды деятельности могут осуществляться с использованием судов, плавающих под флагами иностранных государств «в соответствии с международными договорами Российской Федерации или в случаях и порядке, установленных Правительством Российской Федерации».

Пункт 3 статьи 4 КТМ устанавливает виды деятельности, которые осуществляются «исключительно с использованием судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации. К ним отнесены (1) лоцманская проводка, санитарный, карантинный и другой контроль, защита и сохранение морской среды во внутренних морских водах и (или) в территориальном море Российской Федерации, а также ледокольная проводка и ледовая лоцманская проводка в акватории Северного морского пути; (2) морские перевозки нефти, природного газа (в том числе в сжиженном состоянии), газового конденсата и угля, добытых на территории Российской Федерации и (или) на территории, находящейся под юрисдикцией Российской Федерации, в том числе на континентальном шельфе Российской Федерации, и погруженных на суда в акватории Северного морского пути, до первого пункта выгрузки или перегрузки; (3) хранение нефти и нефтепродуктов, природного газа (в том числе в сжиженном состоянии), газового конденсата и угля, если такое хранение осуществляется на судне в акватории Северного морского пути.

Правительство Российской Федерации **согласно пункту 4 статьи 4 КТМ** было наделено правом принимать «решения о морских перевозках иных грузов в иных акваториях с использованием судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, а также решения о морских перевозках грузов, указанных в подпункте 2 пункта 3 настоящей статьи, с использованием судов, плавающих под флагами иностранных государств», т.е. делать исключения, «если это не противоречит общепризнанным принципам и нормам международного права, международным договорам Российской Федерации». Такое условие было закреплено с тем, чтобы введенная норма соответствовала принципу правовой определенности и не допускала произвола.

Во-первых, в установленном разделении невозможно определить юридические различия между просто понятиями «с использованием» и «исключительно с использованием», учитывая, что исключения допущены в каждом из двух пунктов. Во-вторых, согласно пункту 4 исключения возможны на основании общепризнанных принципов и норм международного права и международных договоров Российской Федерации, а согласно пункту 5 – в соответствии с международными договорами Российской Федерации (такая отсылка к международно-правовым нормам более узкая по содержанию). В связи с этим необходимо учитывать, что в соответствии с частью 4 статьи 15 Конституции и те, и другие – часть правовой системы Российской Федерации, но перед законом закреплён приоритет только международных договоров Российской Федерации. Очевидно, что такие различные формулировки статьи 4 КТМ, с одной стороны, направлены на поддержку российского флага, а, с другой стороны, сохраняют возможность использовать суда, плавающие под флагами иностранных государств.

Изменения 2017 г. существенно расширили понятие «каботаж». Ранее каботаж означал «перевозки и буксировку в сообщении между морскими портами Российской Федерации» (а воды портов Российской Федерации от-

носятся к внутренним морским водам Российской Федерации, т.е. государственной территории). Теперь согласно пункту 2 статьи 4 КТМ под каботажом признается «перевозка грузов, пассажиров и их багажа и (или) буксировка» во внутренних морских водах и (или) в территориальном море Российской Федерации без пересечения Государственной границы Российской Федерации; из таких пространств в такие же пространства с ее пересечением; из таких пространств к искусственным островам, установкам и сооружениям в исключительной экономической зоне Российской Федерации и (или) на континентальном шельфе Российской Федерации и наоборот, а также между указанными искусственными островами, установками и сооружениями. Это позволило учесть специфику морских перевозок в Калининград, а также перевозок из северных морей в южные. Морской порт Российской Федерации более не является единственным определяющим признаком. Главное – начало и (или) окончание перевозки во внутренних морских водах и (или) территориальном море Российской Федерации (т.е. территориях, входящих в состав государственной территории Российской Федерации), а также на искусственных островах, установках и сооружениях в исключительной экономической зоне Российской Федерации и (или) на континентальном шельфе Российской Федерации, т.е. объектах, находящихся за пределами территории Российской Федерации, но на которые распространяется юрисдикция Российской Федерации.

Распространение каботажа на указанные объекты взаимосвязано с закреплением понятия «таможенная территория Союза» в статье 5 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (Приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11 апреля 2017 г.). Ее составляют не только территории государств-членов, но и «находящиеся за пределами территорий государств-членов искусственные острова, сооружения, установки и иные объекты, в отношении которых государства-члены обладают исключительной юрисдикцией». Соответственно, статусом товаров Союза обладают, в частности, находящиеся на таможенной территории Союза товары, добытые на таможенной территории, приобретшие статус товаров Союза либо признанные товарами Союза (пп. 47 п. 1 ст. 2 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза). Таким образом, это распространяется и на нефтегазовые товары, находящиеся на указанных объектах, несмотря на то, что они находятся за пределами территории Российской Федерации.

Эксперты утверждают, что поддержка отечественного судостроения требует пристального внимания со стороны государства и что необходимо сделать ставку на строительство высокотехнологичных судов, включая ледоколы, газовозы и плавучие средства для освоения месторождений углеводородов на континентальном шельфе (Коваленко, 2019: 5).

Ряд изменений, внесенных в КТМ в 2021 г., по сути, направлен на поддержку российских производителей судов, российского судостроения. В статью 4 был введен пункт 4.1, согласно которому «отдельные виды деятельности... осу-

ществляются с использованием судов, построенных на территории Российской Федерации и соответствующих установленным в Российской Федерации требованиям к промышленной продукции...». При этом в одновременно введенном пункте 4.2 статьи 4 КТМ предусматривается возможность исключений из этого правила – возможность осуществлять отдельные из вышеуказанных видов деятельности с использованием судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации и построенных за пределами Российской Федерации, либо судов, построенных на территории Российской Федерации, но не соответствующих установленным в Российской Федерации требованиям к промышленной продукции, в двух случаях: такие суда построены, либо договоры на постройку и (или) использование таких судов заключены до даты вступления в силу нормативного правового акта Правительства Российской Федерации, предусмотренного пунктом 4.1 настоящей статьи.

Несмотря на то, что поддержка российского судостроения – не предмет регулирования КТМ, такое переплетение вопросов российского флага и поддержки российского судостроения неслучайно. В ряде международных договоров Российской Федерации предусматриваются обязанности предоставления национального режима или режима наибольшего благоприятствования, запрет введения дискриминационных мер, а также соблюдение правил конкуренции (статья III Генерального соглашения по тарифам и торговле 1994 г., статья 5 Договора о зоне свободной торговли от 2011 г., Договор о Евразийском экономическом союзе 2014 г.).

Развитие судоходства на Северном морском пути является одной из первоочередных стратегических задач развития государства и обеспечения национальной безопасности. Ограничения, направленные на запрет использования на Северном морском пути новых судов иностранного производства, рассматриваются экспертами как «закрепление приоритета использования отечественных судов». По их мнению, это должно стать дополнительным стимулом для загрузки российских верфей и привести к созданию нового сектора российского судостроения, связанного с производством судов ледового класса. Принятые решения о постройке судов, необходимых для обеспечения перевозки грузов по Северному морскому пути, направлены на предоставление преимуществ конкретным хозяйствующим субъектам и ограничивают конкуренцию на рынках судостроения (Башлаков-Николаев, 2019).

Заключение

Выделенные тенденции развития российского законодательства, регулирующего разведку и разработку нефтегазовых ресурсов в морских пространствах, связанные с глобальными изменениями в мировой политике, включающими беспрецедентные недружественные действия многих иностранных государств в отношении России, позволяют прийти к следующим выводам.

Решение стоящих перед Россией и российскими компаниями задач и правовых проблем разведки и разработки нефтегазовых ресурсов в морских пространствах возможно только при высокопрофессиональном комплексном подходе, основанном на искусном соотношении применимых норм международного права и российского законодательства.

За последнее десятилетие Россия в рамках национального законодательства стала гораздо сильнее отстаивать свои национальные интересы, интересы российских нефтегазовых компаний и морских судов, плавающих под российским флагом, осуществляющих нефтегазовую деятельность в морских пространствах, на которые распространяется суверенитет, суверенные права и юрисдикция Российской Федерации.

Несмотря на сохранившуюся потребность в инвестициях, были существенно усилены ограничения по отношению к иностранным лицам в экономике в целом и в нефтегазовом комплексе в частности. В перспективе, при сохранении существующих подходов в политике западных государств возможны два сценария. Первый сценарий – дальнейшее усиление ограничений иностранных лиц в целом в сфере недропользования и нефтегазовой отрасли. Второй сценарий – диверсификация подходов к иностранным лицам, в зависимости от их связей с дружественными или недружественными государствами, а также учитывая их позитивные действия, совершенные в российском нефтегазовом секторе самими иностранными лицами, несмотря на их правовую связь с недружественными государствами. При таком сценарии принятие мер по усилению или ослаблению ограничений для иностранных лиц будет осуществляться в зависимости от их принадлежности к той или иной группе.

Рассмотренные нововведения сформулированы таким образом, что в ряде случаев наряду с запретом предусматриваются изъятия (исключения) посредством отсылочных норм. Это позволяет посредством принятия специальных положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации или Правительства Российской Федерации, а в некоторых случаях применения международных договоров Российской Федерации, учитывать особенности той или иной сферы рассмотренных отношений.

Ситуация, возникшая в связи с делом «Арктик Санрайз», продемонстрировала важность своевременного принятия законодательных мер, направленных на защиту искусственных островов, установок и сооружений в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации, укрепление прав и совершенствование правовой позиции России по данному вопросу. Однако сохраняется необходимость выработки еще более глобального подхода не только в отношении указанных объектов, но и аналогичных объектов, находящихся в иных морских пространствах, на которые распространяется суверенитет, суверенные права и юрисдикция Российской Федерации. В перспективе, учитывая запрет обратной силы закона, необходимо принимать не только меры по урегулированию возникающих на практике проблем в связи с разведкой нефти и газа в морских пространствах, но и больше мер, направленных на предотвращение проблем, риски

возникновения которых просчитываются уже сейчас. Иными словами, крайне важно, чтобы российское законодательство развивалось исходя из текущих российских интересов и существующих отраслевых рисков и проблем, а не после международных арбитражных разбирательств против Российской Федерации. Именно такого глобального, прагматичного подхода следует придерживаться при развитии законодательства по рассмотренным вопросам.

Представляется, что законодательная концепция противоправных деяний в отношении искусственных островов, установок и сооружений в различных морских пространствах требует развития, принимая во внимание не только суверенитет и юрисдикцию Российской Федерации, но и необходимость охраны прав и интересов собственников таких объектов, предотвращения нанесения ущерба окружающей морской среде, а также обеспечения транспортной безопасности в морских пространствах.

Следует ожидать, что при сохранении сложившейся геополитической ситуации Россия, несмотря на действующие международно-правовые обязательства, будет вынуждена предпринимать ответные меры, направленные на ограничение прав иностранных лиц в нефтегазовом секторе, исходя из национальных интересов и необходимости обеспечения безопасности государства.

Особенно позитивными представляются законодательные меры, направленные на стимулирование нефтегазовой деятельности в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации, в том числе по транспортировке товаров на искусственные острова, установки и сооружения в этих пространствах на территорию Российской Федерации и наоборот.

Список литературы

1. Абрамов Н.С. (2018) Международно-правовой режим гражданской ответственности за ущерб, причиненный в результате аварий на морских нефтедобывающих платформах. *Международное публичное и частное право* 4: 19–22.
2. Абрамов Н.С. (2019) Международно-правовой режим вывода из эксплуатации морских нефтегазовых платформ. *Экологическое право* 5: 34–37.
3. Бардин А.А., Кувшинов Е.С. (2021) Соглашение о сервисных рисках. Новые тенденции правового регулирования. Минеральные ресурсы России. *Экономика и управление* 1–6(175): 95–100.
4. Богущ Г.И. (2014) Дело судна «Арктик Санрайз» в Международном трибунале по морскому праву. *Международное правосудие* 1: 3–10.
5. Вылегжанин А.Н., Крымская К.В. (2018) Международно-правовой режим искусственных островов и иных стационарных конструкций в море. *Московский журнал международного права* 2: 42–57.
6. Вылегжанин А.Н., Лобанов С.А., Скуратова А.Ю. (2020) Международно-правовые основания противодействия преступлениям, посягающим на безопасность стационарных платформ в акваториях Российской Федерации. *Всероссийский криминологический журнал* 14(2): 313–326.

7. Вышегородцев Д.Д. (2023) Политика Российской Федерации и Европейского Союза в сфере энергетики в 2022 году: состояние и перспективы. *Геоэкономика энергетики* 1: 34–55.
8. Гуцуляк В.Н. (2017) *Российское и международное морское право (публичное и частное)*. М.: Граница. 448 с.
9. Кирилловых А.А. (2023) Соглашение о сервисных рисках как инструмент обеспечения экономической деятельности в сфере недропользования. *Право и экономика* 1: 54–61.
10. Полежаева Н.А. (2023) Основные изменения в корпоративном управлении в России, вызванные санкциями. *Хозяйство и право* 1: 46–53.
11. Семенов С.А. (2022) Нюансы транспортной безопасности. Зоны безопасности вокруг искусственных островов, установок и сооружений: правовые коллизии. *Транспортное право и безопасность* 3 (43): 11–19
12. Семякин М.Н. (2023) Оптимизация правового регулирования в сфере предпринимательской деятельности в условиях экономических санкций в Российской Федерации: теоретико-прикладной аспект исследования. *Юрист* 8: 9–34.
13. Толстых В.Л. (2016) Решение по делу «Арктик Санрайз» от 14 августа 2015 г. и комментариев к нему. *Евразийский юридический журнал* 1: 101–105.
14. Коваленко Н.В. (2019) Государственная поддержка конкурентоспособности отечественного судостроения. *Экономика и управление: проблемы, решения* 2(8): 4–11.
15. Чугунова-Катуччи С.В. (2022) Закон РФ «О недрах»: ядро возможной кодификации горного права Российской Федерации. *Актуальные проблемы российского права* 3: 170–176.
16. Башлаков-Николаев И.В. (2019) Проблемы правового обеспечения конкуренции в Российской Федерации (на примере развития рынка судостроения). *Журнал российского права* 9: 73–79.

Comparative Politics. Volume 13. No. 3. July–September / 2022
DOI 10.46272/2221-3279-2022-3-13-9-31

EXPLORATION AND EXPLOITATION OF OIL AND GAS RESOURCES IN MARINE AREAS: DEVELOPMENT OF RUSSIAN LEGISLATION IN THE LIGHT OF CHANGES IN GLOBAL POLITICS

Dr Olga V. GLIKMAN – Associate Professor, Department of International Law, MGIMO University.
ORCID: 0000-0002-9243-9787. E-mail: glikman@mail.ru
76 Prospect Vernadskogo, Moscow, Russia, 119454.

Received November 23, 2023

Accepted December 10, 2023

Acknowledgments. The article was prepared within the project «Post-crisis world order: challenges and technologies, competition and cooperation» supported by the grant from Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation program for research projects in priority areas of scientific and technological development (Agreement № 075-15-2020-783).

Abstract: Legal regulation of exploration and exploitation of oil and gas resources in marine areas, which are subject to the sovereignty, sovereign rights and jurisdiction of the Russian Federation, is of great practical importance for our country, Russian legal entities and individuals. This is confirmed by the Strategy for the Development of Maritime Activities in the Russian Federation until 2030, the Energy Strategy of the Russian Federation for the period until 2035 and the Maritime Doctrine of the Russian Federation, which were adopted in 2019 – 2022. These issues are no less important for foreign entities in connection with their participation in oil and gas marine projects in these territories.

The scientific significance of the study is related to the development of International Energy Law, a significant amount of the rules of which are applicable to oil and gas activities in marine areas. The purpose of the study is to comprehensively analyze the development of legal norms of the Russian Federation governing the exploration and exploitation of oil and gas resources in marine areas, which are subject to the sovereignty, sovereign rights and jurisdiction of the Russian Federation, in the period 2014 – 2023, as well as identifying trends in their development in connection with measures taken by unfriendly states against Russia, Russian legal entities and individuals. The objectives of the study include identifying and analyzing trends in the development of legislation of the Russian Federation governing the exploration, exploitation and transportation of oil and gas resources in the specified marine areas, the interconnection of legislative innovations with changes in world politics and international legal problems that arose during this period.

The methodological basis of the study is comparative legal and formal legal. The article identifies and analyzes certain trends in the development of legislation of the Russian Federation related to the restriction of the rights of foreign entities in the implementation of subsoil use in offshore subsoil areas of federal significance, the regulation of artificial islands, installations and structures, as well as support for the Russian flag and the domestic manufacturer of sea vessels within the framework of oil and gas activities in the specified marine areas. The author concludes that it is necessary to take timely legislative measures and an integrated approach to the legislative regulation of the issues under consideration.

Keywords: oil and gas resources, marine areas, exclusive economic zone, continental shelf, the Northern Sea Route, artificial islands, installations and structures, subsoil use, subsoil of federal significance, rights of foreigners, support of the Russian flag

References:

1. Abramov N.S. (2018) Mezhdunarodno-pravovoy rezhim grazhdanskoj otvetstvennosti za ushcherb, prichinenny v rezul'tate avariij na morskikh neftedobyvayushchikh platformakh [International legal regime of civil liability for damage caused by accidents on offshore oil production platforms]. *Mezhdunarodnoye publichnoye i chastnoye pravo* [Public International and Private International Law] 4: 19–22. (In Russian).
2. Abramov N.S. (2019) Mezhdunarodno-pravovoy rezhim vyvoda iz ekspluatatsii morskikh neftegazovykh platform [International legal regime of decommissioning of offshore oil and gas platforms]. *Environmental Law* [Ekologicheskoye pravo] 5: 34–37. (In Russian).
3. Bardin A.A., Kuvshinov Ye.S. (2021) Soglasheniye o servisnykh riskakh. Novyye tendentsii pravovogo regulirovaniya [Service risk agreement. New trends in legal regulation]. *Mineralnyye resursy Rossii. Ekonomika i upravleniye* [Mineral Resources of Russia. Economics and Management] 1–6 (175): 95–100. (In Russian).
4. Bogush G.I. (2014) Delo sudna «Arktik Sanrayz» v Mezhdunarodnom tribunale po morskomu pravu [The case of the Arctic Sunrise at the International Tribunal for the Law of the Sea]. *Mezhdunarodnoye pravosudiye* [International Justice] 1: 3–10. (In Russian).

5. Vylegzhanin A.N., Krymskaya K.V. (2018) Mezhdunarodno-pravovoy rezhim iskusstvennykh ostrovov i inykh statsionarnykh konstruksiy v more [International legal regime of artificial islands and other fixed structures at sea]. *Moskovskiy zhurnal mezhdunarodnogo prava* [Moscow Journal of International Law] 2: 42–57. (In Russian).
6. Vylegzhanin A.N., Lobanov S.A., Skuratova A.YU. (2020) Mezhdunarodno-pravovyye osnovaniya protivodeystviya prestupleniyam, posyagayushchim na bezopasnost' statsionarnykh platform v akvatoriyakh Rossiyskoy Federatsii [International legal basis for countering offences that infringe on the safety of fixed platforms in the waters of the Russian Federation]. *Vserossiyskiy kriminologicheskiy zhurnal* [Russian journal of criminology] 14(2): 313–326. (In Russian).
7. Vyshegorodtsev D.D. (2023) Politika Rossiyskoy Federatsii i Yevropeyskogo Soyuz v sfere energetiki v 2022 godu: sostoyaniye i perspektivy [Energy Policy of the Russian Federation and the European Union in 2022: Status and Prospects]. *Geoekonomika energetiki* [Goeconomics of Energetics] 1: 34–55. (In Russian).
8. Gutsulyak V.N. (2017) *Rossiyskoye i mezhdunarodnoye morskoye pravo (publichnoye i chastnoye)*. Moscow, Granitsa. 448 p. (In Russian).
9. Kirillovykh A.A. (2023) Soglasheniye o servisnykh riskakh kak instrument obespecheniya ekonomicheskoy deyatel'nosti v sfere nedropolzovaniya [Service Risk Agreement as a tool to ensure economic activity in the sphere of subsoil use]. *Pravo i ekonomika* [Law and Economy] 1: 54–61. (In Russian).
10. Polezhayeva N.A. (2023) Osnovnyye izmeneniya v korporativnom upravlenii v Rossii, vyzvannyye sanktsiyami [Key changes in corporate governance in Russia caused by sanctions]. *Khozyaystvo i pravo* [Economy and Law] 1: 46–53. (In Russian).
11. Semenov S.A. (2022) Nyuansy transportnoy bezopasnosti. Zony bezopasnosti vokrug iskusstvennykh ostrovov, ustanovok i sooruzheniy: pravovyye kollizii [Nuances of transport safety. Safety zones around artificial islands, installations and structures: legal conflicts]. *Transportnoye pravo i bezopasnost* [Transportation Law] 3(43): 11–19. (In Russian).
12. Semyakin M.N. (2023) Optimizatsiya pravovogo regulirovaniya v sfere predprinimatel'skoy deyatel'nosti v usloviyakh ekonomicheskikh sanktsiy v Rossiyskoy Federatsii: teoretiko-prikladnoy aspekt issledovaniya [Optimisation of legal regulation in the business sphere under economic sanctions in the Russian Federation: theoretical and practical aspects of research]. *Yurist* [Lawyer] 8: 29–34. (In Russian).
13. Tolstykh V.L. (2016) Resheniye po delu «Arktik Sanrayz» ot 14 avgusta 2015 g. i kommentariy k nemu [Judgement on “Arctic Sunrise” case of 14 August 2015 and commentary thereto]. *Yevraziyskiy yuridicheskiy zhurnal*. [Eurasian Law Journal] 1:101–105. (In Russian).
14. Kovalenko N.V. (2019) Gosudarstvennaya podderzhka konkurentosposobnosti otechestvennogo sudostroyeniya [State support of competitiveness of national shipbuilding]. *Ekonomika i upravleniye: problemy, resheniya* [Economics and management: problems, solutions] 2(8): 4–11. (In Russian).
15. Chugunova-Katuchchi S.V. (2022) Zakon RF «O nedrakh»: yadro vozmozhnoy kodifikatsii gornogo prava Rossiyskoy Federatsii [Law «On Subsoil»: the core of a possible codification of mining law of the Russian Federation]. *Aktualnyye problemy rossiyskogo prava* [Actual Problems of Russian Law] 3: 170–176. (In Russian).
16. Bashlakov-Nikolayev I.V. (2019) Problemy pravovogo obespecheniya konkurentsii v Rossiyskoy Federatsii (na primere razvitiya rynka sudostroyeniya) [Legal support problems of market competition in the Russian Federation (on the example of shipbuilding market development)]. *Zhurnal rossiyskogo prava* [Journal of Russian Law] 9: 73–79. (In Russian).