

На первый взгляд, тема этой статьи выходит за рамки региональных границ тематики нашего журнала - стран Азии и Африки. Вместе с тем, возможные техногенные катастрофы при добыче нефти и газа несут опасность для всего мира, и государств азиатского и африканского регионов, естественно, тоже. Вот почему профессор Национального исследовательского университета - Высшей школы экономики Ю.А.Ершов - постоянный автор нашего журнала - решил предложить эту статью вниманию читателей.

МИРОВОЙ ОКЕАН В ОПАСНОСТИ

ТЕХНОГЕННЫЕ КАТАСТРОФЫ ПРИ МОРСКОЙ ДОБЫЧЕ И ТРАНСПОРТИРОВКЕ
УГЛЕВОДОРОДОВ УГРОЖАЮТ БЕЗОПАСНОСТИ МНОГИХ СТРАН

Ю.А. ЕРШОВ

Доктор экономических наук, профессор

Ключевые слова: Мировой океан, нефть, газ, экология

Нефть, несущая миру энергию, свет и тепло, оборачивается в смертельную угрозу всему живому всюду, куда она попадает, - в море, реку или на земную поверхность. 20 апреля 2010 г. в Мексиканском заливе на нефтяной платформе Deepwater Horizon произошел грандиозный неконтролируемый выброс нефти. В результате нефтяное пятно площадью более 250 кв. км стало дрейфовать к побережью американских штатов Луизиана и Флорида, угрожая нанести колоссальный ущерб. В борьбе с этим нефтяным разливом принимали участие до 45 тыс. человек, около 6,5 тыс. судов и более 110 самолетов. По факту аварии было предъявлено более 120 тыс. исков от пострадавших. Убытки по исчислению самой виновницы экологического бедствия компании British Petroleum составили 32,2 млрд долл. Общая сумма выплат компенсаций может достигнуть 20 млрд долл.

Еще раньше, в 1989 г., у берегов Аляски произошла катастрофа с танкером *Exxon Valdez*. Жертвами загрязнения тогда стали 250 тыс. птиц, 2,8 тыс. морских выдр и 300 тюленей, а ущерб рыбному поголовью был вообще нечислим...

Известно, что предельно допустимой концентрацией нефти в воде для рыбохозяйственных водоемов считается 0,05 мг/л. Таким образом, 1 т нефти в водной среде приводит к отравлению 20 млн куб. м воды, а так как нефть

покрывает поверхность непроницаемой пленкой, то ущерб становится просто гигантским. По экспертным оценкам, сегодня ежегодно в море в среднем попадает около 6 млн т нефти и нефтепродуктов. А с ростом добычи нефти и производства нефтепродуктов и, соответственно, увеличением масштабов их перевозок масштабы загрязнения могут существенно возрасти.

Человек все активнее и настойчивее осваивает богатства Мирового океана, а океан все жестче сопротивляется этому процессу. Землетрясение, происшедшее в Японии 11 марта этого года, сопровождалось огромной волной цунами, что привело к аварии на АЭС «Фукусима-1» и радиационному загрязнению моря. Как и многие другие стихийные бедствия, оно должно служить серьезным предупреждением для тех, кто собирается вести экономическую деятельность в столь же богатом, сколь и опасном для деятельности человека Мировом океане.

ИСТОЧНИК ЖИЗНИ И БЛАГОСОСТОЯНИЯ НАРОДОВ

Мировой океан, занимая площадь равную 71% поверхности земного шара, играет исключительно важную роль для нашей планеты. Он выступает как важнейшая часть биосферы и выполняет роль «легких Земли», обеспечивая постоянное поступление

кислорода. Около 70% атмосферного кислорода вырабатывается океанским планктоном в процессе фотосинтеза¹.

Кроме того, моря и океаны - это огромная сфера хозяйственной деятельности населения планеты. По ним проходят судоходные маршруты, они обеспечивают добывающую базу биологических ресурсов, хранят в своих недрах огромные запасы полезных ископаемых, к разработке которых, по сути, человечество только приступило.

Особо следует отметить значение Мирового океана как важнейшего источника питания рыбой и морепродуктами. Такие прибрежные государства, как Китай, Норвегия, Таиланд, США, Вьетнам, Канада, государства, входящие в Евросоюз, Чили, Индонезия, Исландия, Эквадор, Япония, Индия, Тайвань, Республика Корея - это не только крупнейшие рыболовецкие страны, но и крупномасштабные экспортеры рыбы и морепродуктов². При этом много рыбы добывают сравнительно небольшие хозяйства. Скажем, в Азии, на долю которой приходится 80% промысла, 70-80% рыболовецких хозяйств относятся к мелким³.

Заметим попутно, что океан не только соединяет государства, но и разъединяет их. По его берегам идут государственные границы со всеми их атрибутами - укреплениями, погранзаборами, военноморскими базами, аэродромами и портами. К примеру, Россия, рас-

Наиболее уязвимые ключевые маршруты поставок нефти в мировой торговле

Наиболее уязвимые пункты	Направление поставок	Характеристика
Ормузский пролив	Европа, Япония, США, Китай	Наиболее важный морской нефтяной маршрут. Ширина прохода для танкеров 3 км. Безальтернативный маршрут поставок нефти морским путем из стран Персидского залива.
Молуккский пролив	Япония, Китай, страны АСЕАН	Основной маршрут поставок в страны Восточной Азии. В наиболее узкой части имеет ширину 2,7 км. Особо важен в связи с ожидаемым ростом потребления нефти в Азии.
Суэцкий канал	Европа, США	Соединяет Красное море со Средиземным морем.
Баб-эль-Мандебский пролив	Европа, США	Соединяет Красное море с Аденским заливом.
Нефтепровод «Сумед»	Европа, США	Соединяет Красное море со Средиземным морем.
Пролив Босфор	Европа	Протяженность 30 км. Соединяет Черное море со Средиземным морем. В самой узкой части имеет ширину менее 1 км.
Нефтепровод «Дружба»	Европа	Поставки нефти из России в Европу.
Балтийская нефтепроводная система	Европа	Поставки российской нефти в порты Балтийского моря.

Источник: IEA. World Energy Outlook, 2009. Paris, 2009, p. 118.

полагает 38,8 тыс. км морских границ, что составляет 72% общей протяженности всех ее границ⁴.
Для нашей страны Мировой океан служит главными воротами для осуществления ее внешне-торговых операций: с помощью морского транспорта осуществляется около 60% российского экспорта и импорта. В недрах нашего континентального шельфа сосредоточены огромные нефтяные и газовые ресурсы⁵, а также значительные запасы олова, титана, никеля, кобальта и других минералов.

ОКЕАН: ВЕЛИКИЙ И... УЯЗВИМЫЙ

Загрязнение морской среды - это результат, прежде всего, антропогенных факторов, связанных с хозяйственной деятельностью. В том числе с печально известным у нас «человеческим фактором», а также отставанием научно-технического прогресса, не успевающего обеспечить безопасные решения технологических проблем. Последнее обстоятельство и было причиной крупнейшей аварии 20 апреля 2010 г. в Мексиканском заливе на нефтяной платформе *Deepwater Horizon*, о котором мы говорили выше. 20 апреля стало днем

крупнейшей экологической катастрофы в истории США. Вместе с тем, 20 апреля стало и точкой отсчета, с которой в мировом масштабе пошел процесс переоценки степени достаточности разработанных и применяемых мер по предупреждению экологических катастроф, связанных с добычей и транспортировкой нефти и нефтепродуктов, и ликвидацией их последствий. Встал вопрос и об экологической безопасности освоения шельфовых месторождений как в самом Мексиканском заливе, где уже добывают нефть сотни нефтяных платформ, так и в других районах США и всего остального мира. Ведь ныне только в Соединенных Штатах глубоководное бурение обеспечивает 30% добычи нефти⁶.
На сегодня в мире на шельфе открыто 3 тыс. месторождений, из которых около тысячи уже находятся в эксплуатации. Моря и океаны ныне обеспечивают людям 32% добываемой нефти и 25% газа⁷. Каждый третий автомобиль, самолет, трактор, танк заправляется бензином из нефти, добытой из морских глубин; тот же источник питает каждую четвертую газовую плиту.
За 2005-2009 гг. более половины новых запасов нефти и газа были обнаружены именно на

шельфе, причем 40% этих месторождений открыты с помощью глубоководного и сверхглубоководного бурения.
Авария в Мексиканском заливе - не первая в истории мировой добычи нефти. В тех же США ежегодно случается по несколько тысяч мелких разливов. Крупные происходят значительно реже. Однако в связи с наметившейся тенденцией увеличения глубины бурения риски аварий тоже стали увеличиваться.
Анализ статистики катастроф показывает: проектные ошибки и отказы технических систем в ходе производственного цикла ответственны за 50% таких аварий, экстремальные природные явления - за 30%, навигационные происшествия - за 15% и прочие (в т.ч. террористические акты и экологические последствия военных действий) - 5%⁸.
О степени незащищенности международного судоходства, включая перевозки нефти, говорят данные английской страховой компании «Ллойд». Согласно ее оценкам, Мировой океан бороздят не менее 46 тыс. судов, заходящих в более чем 2,8 тыс. портов, а в плавании постоянно находятся 1,2 млн моряков, среди которых вполне возможно наличие злоумышленников⁹. Случаи захвата танкеров с целью получе-

ния выкупа уже неоднократно имели место.

Усиливающаяся угроза со стороны радикальных исламистов, пытающихся навязать миру свою волю с помощью террористических актов, создает в мире зоны повышенной опасности в различных регионах Мирового океана - своего рода дамклов меч над наиболее оживленными транспортными артериями (см. табл.).

Катастрофа в Мексиканском заливе, о которой мы неоднократно говорили выше, требует дальнейшего изучения ее последствий. Выяснилось, что в ходе масштабного разлива нефти в зоне бедствия резко сократилась концентрация хлорофилла в морской среде, что угрожает нарушением циркуляции воды как в заливе, так и в течении Гольфстрим. А это может иметь серьезные климатические последствия для всей Европы¹⁰.

ВСЕ ЛИ ВЫВОДЫ СДЕЛАНЫ?

Эта катастрофа вызвала широкие отклики по всему миру. В США был введен временный мораторий на бурение нефти в Мексиканском заливе и отменены аукционы на участки на шельфе штатов Аляска и Вирджиния. Одновременно началось обсуждение возможности введения 10-летнего моратория на проведение буровых работ на глубоководных участках, в результате чего, по оценке министерства энергетики США, добыча нефти в стране сократилась бы на десятки млн т в год¹¹.

Американская администрация срочно начала проводить кардинальную реформу в нефтедобывающем секторе ТЭК, предусматривающую усиление контроля за разработкой шельфовых месторождений, введение более высоких требований к существующим стандартам безопасности, повышение контроля за достоверностью оценок степени безопасности новых проектов.

Президент США Барак Обама предложил возложить на нефтяные компании всю финансовую ответственность за ущерб от аварии в Мексиканском заливе. В июне 2010 г. министерство юстиции США начало по этому поводу уголовное и административное расследование в отношении

компаний *British Petroleum* (арендатор платформы), *Transocean* (владелец), *Hulliburton* (обслуживание). «Мы накажем всех, кто нарушил закон. Ведь авария обернулась трагедией», - заявил министр юстиции США Эрик Холбер¹².

Другие крупные нефтяные компании - *ExxonMobil*, *Conoco Philips*, *Chevron* и *Royal Dutch Shell* - немедленно отреагировали на сложившуюся ситуацию. Они объявили о создании компании *Marine Well Containment Company (MWCC)*, чьей задачей будет предотвращение разливов нефти из скважин глубиной до 3 тыс. м¹³. Затем к этим компаниям присоединилась и *British Petroleum*.

Озабоченность возникшей ситуацией проявили и российские власти. В мае 2010 г. президент РФ Д.Медведев дал поручение соответствующим ведомствам разработать законопроект «О защите морей России от нефтяного загрязнения». В Торонто на саммите Группы 20 наш президент выступил с предложением создать фонды, из которых можно было бы в случае серьезных аварий компенсировать затраты на ликвидацию последствий нефтяных разливов. Средства для таких фондов должны предоставить нефтедобывающие компании.

На саммите «двадцатки» в Торонто при активном участии российской стороны было принято решение о необходимости обмена опытом в сфере защиты морской среды и предотвращения аварий при разведке, добыче и транспортировке нефти. Следующий саммит «двадцатки», проходивший в ноябре 2010 г. в Сеуле, также высказался за продолжение обмена опытом в области защиты Мирового океана. 30 ноября 2010 г. в очередном Послании президента РФ Федеральному собранию Д.Медведев поставил задачу организовать обмен наилучшим опытом в сфере предотвращения и ликвидации последствий разливов нефти на море.

Обеспокоенность России проблемой возможных аварий при морской добыче вполне обоснована, поскольку в ближайшие 10-20 лет ожидается широкое использование нефтегазовых ресурсов шельфа Сахалина, арктических морей (Баренцового, Печорского, Карского), а также Каспий-

ского моря. Министр природных ресурсов и экологии Российской Федерации Ю.Трутнев в мае 2005 г. сообщил, что ресурсы континентального шельфа способны обеспечить уже в 2015 г. добычу 50 млн т нефти и 150 млрд куб. м газа, а в 2020 г. - 95 млн т нефти и 320 млрд куб. м газа¹⁴. На базе прогнозов компаний «Роснефть», «Лукойл», «Газпром», «Северморнефтегаз», «Арктикшельфнефтегаз», «Арктикморнефтегазразведка» и др. были сделаны расчеты, предусматривающие доведение удельного веса морской добычи в общей добыче нефти в России в 2020 г. до 17% и газа - до 21%, а в 2030 г. - до 23% по нефти и до 27% - по газу¹⁵.

Однако сроки и масштабы освоения российского шельфа могут серьезно измениться, если будет введен новый порядок доступа к его освоению. Речь идет об отмене принятых в 2008 г. поправок к Федеральному закону «О недрах», допускающих к добыче нефти на континентальном шельфе только компании, в которых доля государства составляет не менее 51% и которые уже работают на шельфе не менее 5 лет.

Этим требованиям удовлетворяют только «Газпром» и «Роснефть», которые и смогут работать на шельфе, несмотря на их преимущественную сухопутную ориентацию. Минприроды России предложило допускать к работам на шельфе также другие российские компании, а также компании с долей иностранного капитала до 50%, как того требует существующее законодательство, но окончательное решение по данному вопросу не принято.

ПОМНИТЬ УРОКИ ПРОШЛОГО

Катастрофа в Мексиканском заливе помогла сдвинуть с мертвой точки вопрос об ускорении освоения континентального шельфа в районе Арктики.

15 января 2011 г. премьер-министр Владимир Путин сообщил, что компании «Роснефть» и *BP* договорились о совместной реализации проектов на арктическом шельфе в России на участках с ресурсами в 5 млрд т нефти и 10 трлн куб. м газа. Путин заявил, что правительство намерено создать для проекта самый благоприятный налоговый и админис-

тративный режим¹⁶. В совместном предприятии 67% акций будет принадлежать российской компании и 33% - британской¹⁷. Кроме того, произойдет обмен активами - ВР получит 9,5% акций «Роснефти» в обмен на 5% своих акций. Сделка по обмену оценивается в 7,8 млрд долл. Правда, сделка была сорвана решением Стокгольмского арбитражного суда, но переговоры продолжают-ся, в т.ч. с другими компаниями.

Начать добычу нефти на арктическом шельфе предполагается через 5-10 лет, а вся программа освоения новых месторождений в российской Арктике рассчитана на 50 лет.

Добыча нефти в Арктике - для России объективная необходимость. Ведь по данным Минприроды РФ, более 75% месторождений страны уже осваиваются, а их средняя выработанность приближается к 50%¹⁸. При этом коэффициент извлечения нефти из недр у нас чуть больше 30% при мировых показателях 40-45%.

Экологическая катастрофа в Мексиканском заливе заставила по-новому взглянуть и на другую реальную угрозу загрязнения морской среды, которая связана с транспортировкой нефти и нефтепродуктов танкерами, а также на транспортировку жидких энергоносителей по трубопроводам. Вот данные о крупнейших разливах нефти, связанных с авариями танкерного флота:

- В марте 1967 г. танкер *Torrey Canyon* наскочил на риф у островов Силли на юго-западе Англии. Тогда десятки тыс. т нефти загрязнили около 270 км побережья Франции и Великобритании.

- В марте 1978 г. у побережья Бретани (Франция) сел на мель американский танкер *Amoco Cadiz*. Загрязнено около 300 км берега.

- В июле 1979 г. в результате столкновения танкеров *Atlantic Empress* и *Aegean Captain* в Карибском море произошла утечка 290 тыс. т нефти.

- В марте 1989 г. танкер *Exxon Valdez* сел на мель у берегов Аляски. В море вылились десятки тыс. т нефти, было загрязнено 2 тыс. км побережья.

- В январе 1991 г. оккупировавшие Кувейт иракцы слили в воды Персидского залива до 1,5 млн т нефти из танкеров, а заодно подожгли 700 скважин.

- В ноябре 2002 г. у побережья Испании разломился и затонул танкер *Prestige*. В море попало 64 тыс. т мазута. После этого случая Евросоюз закрыл однокорпусным танкерам доступ в свои воды*.

Объем мировых морских перевозок за период 1970-2008 гг. (т.е. почти за 40 лет) увеличился в 3 раза - с 2,6 млрд т до 8,2 млрд т в год¹⁹. За тот же период совокупный объем морских перевозок грузов в тонно-милях увеличился с 10,6 трлн тонно-миль до 32,7 трлн тонно-миль²⁰. Морские перевозки нефти и нефтепродуктов в 2008 г. составили почти 34% общего объема морских перевозок (2,7 млрд т, в т.ч. 1,8 млрд т нефти и 0,9 млн т нефтепродуктов)²¹. Морем перевозится более 45% добываемой в мире нефти и около 25% производимых нефтепродуктов²². Доля танкеров и газовозов составила в 2009 г. 38% всего тоннажа мирового флота.

Быстро нарастает и грузоподъемность танкерного флота: если в 1966 г. в мире был всего лишь один танкер дедвейтом более 160 тыс. т, то сейчас их насчитывается примерно 600. Масштабы загрязнения Мирового океана в случае аварии танкеров такого класса колоссальны. Что же говорить о возможных последствиях аварий танкеров грузоподъемностью 300 тыс. т и больше?!

Риски аварии сопряжены и с возрастным составом флота. В настоящее время 40% танкеров, или 13% их общего тоннажа, - это суда, имеющие возраст 20 и более лет²³.

ГОСУДАРСТВО И БИЗНЕС: КТО КОГО?

Нефтяные компании, участвующие в разведке, добыче и транспортировке нефти, заняли четко выраженную общую позицию по проблеме совершенствования международного законодательства по борьбе с загрязнениями с учетом опыта катастрофы в Мексиканском заливе. Ссылаясь на экспертные мнения о возможности предотвращения аварий в Мексиканском заливе за счет своевременного использования улучшенной конструкции скважины, т.е. за счет технологического решения

проблемы борьбы с авариями, они предлагают совершенствовать международное законодательство именно по этому направлению и не считают продуктивной как разработку неких единых международных мер, так и создание какой-либо межправительственной контрольной структуры. Добытчики нефти считают, что внедрение новых технологий и передового опыта в области безопасности ведения работ должно сочетаться с жесткими мерами контроля за соблюдением установленных правил бурения и добычи углеводородов.

Компании не поддерживают предложения о введении обязательных фондов взаимного страхования в масштабе всей нефтегазовой отрасли и полагают, что создание крупнейшими транснациональными компаниями после аварии в Мексиканском заливе совместной компании *Marine Well Containment Company*, ориентированной, как уже говорилось выше, на предупреждение форс-мажорных ситуаций, в общем, решает все проблемы.

В отличие от нефтяных компаний, стремящихся свести к минимуму участие государства в системе мероприятий по борьбе с авариями и последующими разливами нефти, правительства, и в первую очередь администрация США, стремятся усилить свои позиции в организации морской добычи углеводородов. Специально созданная в июле 2010 г. при Белом доме инициативная группа по морской политике обнародовала рекомендации, главная из которых заключалась в создании т.н. Национального совета по Океану (*National Ocean Council*), призванного усилить координацию работ по данному направлению со стороны государства.

КАКИЕ ЗАКОНЫ НУЖНЫ ОКЕАНУ?

В настоящее время международное законодательство по проблемам загрязнения морской среды довольно обширно. Первая Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью (*OILPOL*) была заключена еще в 1954 г. Затем последовали и другие аналогичные конвенции, в том числе Конвенция ООН по морскому праву

* Нефть России. 2010, № 8. С. 71.

1982 г.: она считается базовым документом по проблемам загрязнения Мирового океана. Были приняты и другие документы, посвященные предотвращению аварий и загрязнения морей нефтью и ликвидации последствий таких катастроф, если они все же произойдут.

Разработка международного законодательства в данной сфере тесно связана с деятельностью Международной морской организации - ИМО (*International Marine Organization*), являющейся специализированным учреждением ООН. Она была создана в 1959 г. для повышения надежности и безопасности судоходства и предотвращения загрязнения моря с судов и морских установок. ИМО, действуя в мировом масштабе, обеспечила разработку более 40 конвенций и соглашений, а также около тысячи кодексов и рекомендаций. Ее руководящий орган - Ассамблея - в составе представителей всех 163 государств-членов созывается раз в 2 года. Россия активно участвует в работе ИМО.

В настоящее время более 98% мирового торгового флота соблюдает основные конвенции о международных морских перевозках и экологические нормы, установленные ИМО. Меры по борьбе с разливами и утечками нефти, в частности, предусматривают:

- государства - участники конвенций обязаны принимать все необходимые меры по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды из любого источника, используя для этой цели лучшие из применимых средств, не причиняя ущерба другим государствам и их морской среде;

- при загрязнении морской среды государства обязаны немедленно уведомлять об этом другие страны и международные организации;

- государство-участник обеспечивает возможность обращения за получением в короткие сроки надлежащего возмещения за ущерб, причиненный загрязнением морской среды, физическим или юридическим лицам под его юрисдикцией;

- государство обеспечивает на судах, плавающих под его флагом, наличие на борту судового плана чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью;

- каждое судно, перевозящее наливом более 2 тыс. т нефти, обязано иметь свидетельство о финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью;

- любое нарушение должно быть наказуемо по законам государства-участника Конвенции, под флагом которого плавает нарушитель;

- устанавливается система строгой ответственности для владельцев танкеров и вводится обязательное страхование ответственности.

Конвенция по морскому праву 1982 г. сформировала три специальных органа: Международный орган по морскому дну, Международный трибунал по морскому праву и Комиссию по границам континентального шельфа - все они действуют в рамках ООН. Именно в эту Комиссию обратилась Российская Федерация для легитимизации ее прав на подводный Хребет Ломоносова и другие части континентального шельфа Арктики.

Особым видом угроз, вызывающих загрязнение морской среды, выступает терроризм на море и другие незаконные акты, направленные против безопасности международного мореплавания, в частности пиратство. Преступления такого рода попадают под действие принятых еще в 1988 г. 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. Участниками вышеуказанной Конвенции стали 95 государств, включая Россию, которая ратифицировала ее в 2001 г. с оговоркой о том, что Конституция РФ предусматривает запрет выдачи граждан России другим государствам. Действует также «Программа региональных морей», принятая Программой ООН по окружающей среде (ЮНЕП), охватывающая ряд регионов.

Весьма многообразно также национальное законодательство многих прибрежных стран, учитывающее как положения международных конвенций, так и законы отдельных государств, отражающие их национальную специ-

фику. Особенно качественными считаются законодательства Норвегии, США и Великобритании. К сожалению, российское законодательство по защите морской среды характеризуется крайней фрагментарностью, расплывчатостью, разбросанностью по многочисленным правовым документам, отсутствием базового закона и наличием значительного числа подзаконных актов.

Между тем, именно наша страна, имеющая самую протяженную береговую линию и огромные площади континентального шельфа, больше чем какое-либо другое государство, нуждается в передовом, действенном, разностороннем морском экологическом законодательстве. В частности, крайне необходим закон «О защите морей Российской Федерации» от нефтяного загрязнения», проект которого уже давно разрабатывается в Государственной Думе.

Анализ современной международной правовой базы по защите, сохранению и предотвращению загрязнения морской среды позволяет сделать вывод о том, что к настоящему времени в мире, в общем, сформировалась разносторонняя правовая база, представленная несколькими десятками документов - конвенциями, протоколами, договорами и др., которые охватывают все основные виды морехозяйственных мероприятий. Можно утверждать, что в мировой юриспруденции сформировалось новое направление - «экологическое законодательство Мирового океана», распространяющееся практически на все страны и охватывающей все виды загрязнений. Вместе с тем, многообразие норм, разбросанных по многочисленным международным документам, вызывает потребность в едином универсальном экологическом кодексе в отношении использования и защиты Мирового океана.

КАКОЙ ДОЛЖНА БЫТЬ «МОРСКАЯ КОНСТИТУЦИЯ»?

Большинство международных правовых документов посвящены загрязнению морской среды во время транспортировки нефти, нефтепродуктов и других материалов в жидком виде (наливом), а также загрязнению морской сре-

ды отходами и т.д. Но в мировой юридической практике фактически отсутствует единое законодательство, посвященное проблемам загрязнения морей нефтью в результате производственной деятельности по разведке, добыче, хранению и транспортировке нефти с месторождений, в том числе и по трубопроводам. Необходимо своеобразная «Морская конституция» - закон, закрепляющий самые важные нормы охраны «здоровья» Мирового океана». Появление такого документа было бы, безусловно, крайне полезно, учитывая перспективы ожидаемого увеличения масштабов морского бурения.

Этот документ мог бы принести двойную пользу мировому сообществу. Он позволил бы решать экологические проблемы защиты морской среды и восстановления ее после ликвидации разливов нефти и одновременно дополнительно обеспечивал бы международную энергетическую безопасность, регулируя баланс между спросом и предложением на углеводороды, который неизбежно нарушается из-за временных перебоев со снабжением нефтью из-за аварий и катастроф.

Необходимость разработки нового всеобъемлющего документа по защите экологии моря прямо вытекает также и из прогнозов развития мировой нефтегазодобывающей промышленности, которой неизбежно предстоит ускоренное освоение континентальных шельфов с применением все более сложного глубоководного и сверхглубоководного бурения. В пользу разработки такого документа говорят и ожидаемый рост морской транспортировки нефти, и возрастающие угрозы мирному судоходству со стороны террористов и пиратов.

На мой взгляд, в разрабатываемом новом документе о защите морской среды имело бы смысл предусмотреть:

- создание международной организации по технологическому мониторингу крупных нефтяных проектов в открытом море, которая обеспечивала бы большую надежность и безопасность осуществляемых проектов;

- организацию инвестиционного мониторинга, нацеленного на обеспечение достаточных инвестиций в мероприятия по за-

щите морской среды от загрязнения и выделение достаточных ассигнований на научные и технологические исследования;

- создание международной организации по страхованию от рисков аварий и загрязнения моря при добыче нефти, особенно в климатически неблагоприятных районах и при внедрении новых методов глубоководной добычи;

- более активное участие международных финансовых институтов в финансировании крупномасштабных проектов, направленных на повышение экологической безопасности при освоении ресурсов Мирового океана;

- организацию постоянного оперативного комплексного и полномасштабного спутникового мониторинга экологического состояния вод Мирового океана в местах размещения нефтедобывающих платформ, а также на наиболее оживленных маршрутах танкеров, обеспечив при этом надежную систему оповещения о случившихся катастрофах;

- применение положений Устава ООН в части применения силовых мер в ответ на преднамеренные или халатные действия, приводящие к загрязнению морской среды и возникновению экологических катастроф;

- создание (возможно, под эгидой ООН) международных чрезвычайных сил для борьбы как с природными, так и с техногенными катастрофами, включая загрязнение морской среды, наделенных соответствующими материальными ресурсами и техническими средствами, позволяющими срочно реагировать на чрезвычайную ситуацию.

Учитывая огромную роль Мирового океана для стран Азии и Тихоокеанского региона, целесообразно включить в повестку дня предстоящего в 2012 г. форума Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) вопрос о разработке глобальных мер по защите Мирового океана от загрязнения.

Россия - крупнейшая морская и энергетическая держава - заинтересована и в чистоте своих морей, и в сохранении международной энергетической безопасности. Поэтому можно рассчитывать на ее активную роль в разработке мероприятий, направленных на радикальное решение проблем защиты Мирового океана.

В ноябре 2010 г. правительство нашей страны направило по дипломатическим каналам руководству ряда государств проект Конвенции по обеспечению международной энергетической безопасности, предлагая начать переговоры на экспертном уровне о ее принятии. Рассматривая возможность аварий, связанных с добычей и транспортировкой нефти как угрозу международной энергетической безопасности, проект Конвенции предусматривает и разработку Протокола о мерах по предупреждению крупных аварий при морской разведке, добыче и транспортировке нефти, а также о ликвидации их последствий.

Хотелось бы надеяться, что мировое сообщество внимательно рассмотрит эту инициативу Российской Федерации, нацеленную, в том числе, и на лечение уже достаточно серьезно болеющего Мирового океана.

¹ Колодкин А., Гуцулюк В., Боброва Ю. Мировой океан. Международно-правовой режим. М.: Статус. 2007. с. 314.

² World Trade Organization, World Trade Report, 2010, Geneva, 2010, p. 210.

³ FAO Extrabudgetary Programme on Fisheries and Aquaculture for Poverty Alleviation and Food Security. Rome, 27-30 October, 2009, p. 5.

⁴ Войтоволский Г.К. Долгосрочные цели. М., СОПС, 2010, с. 4.

⁵ Там же.

⁶ Oil and Gas Journal. 2010. September 6, p. 34.

⁷ Виноградова О. Мексиканский залив и Исландия: что общего? // Нефтегазовая вертикаль. 2010, № 12.

⁸ Супруненко О., Овсянников А. Если завтра грянет... // Нефть России. 2010, № 9.

⁹ Российская газета. 3.04.2004.

¹⁰ Независимая газета. Приложение Н-Г Энергия. 2011. 11 января.

¹¹ Oil and Gas Journal. 2010. July 19.

¹² Эксперт. 2010, 7-13 июня.

¹³ Независимая газета. 2010, 14 сентября.

¹⁴ Нефть России. 2010, № 9.

¹⁵ Там же.

¹⁶ РИА Новости. 15.01.2011.

¹⁷ Независимая газета. 17.01.2011.

¹⁸ Интервью секретаря Совета безопасности России Н. Патрушева «Российской газете» 14.01.2011 г.

¹⁹ UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2009. UN, N.Y., 2009, p. 8.

²⁰ Ibid., p. 76.

²¹ Ibid., p. 8.

²² Ibid., p. 8; BP Statistical Review of World Energy. 2009, June.

²³ UNCTAD. Review of Maritime Transport, 2009. Geneva. 2009, p. 41.