

ЮРИСДИКЦИЯ ПРИБРЕЖНОГО ГОСУДАРСТВА В ОТНОШЕНИИ ПЛАВУЧЕЙ БУРОВОЙ УСТАНОВКИ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ МЕСТА (РАСПОЛОЖЕНИЯ) ПРОИЗВОДСТВА БУРОВЫХ РАБОТ В ПРОСТРАНСТВАХ МИРОВОГО ОКЕАНА

DOI 10.18572/2312-4350-2018-2-43-50



Гаврилина Елена Александровна,
доцент кафедры правового регулирования топливно-энергетического комплекса Московского государственного института международных отношений (Университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации (МГИМО МИД России),
кандидат юридических наук

Аннотация: *Техника и технологии для разведки и освоения морских ресурсов углеводородов являются одними из самых сложных в мире и продолжают интенсивно развиваться. В разработку вовлекаются минеральные ресурсы расположенные все в более труднодоступных районах с тяжелыми природно-климатическими условиями, расположенными в различных пространствах Мирового океана, характеризующихся различным международно-правовым статусом.*

В морских акваториях для бурения нефтяных скважин на стадии геологоразведочных работ владельцы лицензии используют следующие искусственные установки и сооружения: 1) искусственные острова; 2) погружные буровые установки; 3) самоподъемные буровые установки; 4) полупогружные буровые установки; 5) буровые суда. Однако именно плавучие буровые установки на сегодняшний день являются олицетворением современных технологий в глубоководной добыче углеводородов.

В мировой практике глубоководные плавучие буровые установки юридически квалифицируются как «судно» и подчинены юрисдикции государства флага. Цель данной статьи — проанализировать юрисдикцию прибрежных государств в отношении плавучих буровых установок в различных водных акваториях: территориальном море, прилежащей зоне, исключительной экономической зоне, континентальном шельфе, открытом море. Автор рассматривает юридический статус плавучих буровых установок, их регистрацию в судовых реестрах под флагом «удобной» регистрации, юрисдикцию прибрежных государств в различных водных акваториях, проблему конкуренции юрисдикций прибрежного государства и государства флага, пробелы законодательства о защите морской среды от загрязнения нефтью.

Ключевые слова: *энергетическое право, объекты обустройства морских месторождений углеводородов, установка, сооружение, судно, морская нефтяная платформа, плавучая буровая установка.*

JURISDICTION OF THE COASTAL STATE IN RELATION TO A FLOATING DRILLING RIG DEPENDING ON THE SITE (LOCATION) OF DRILLING OPERATIONS IN THE WORLD OCEAN

Gavrilina Elena A.

Assistant Professor of the Department of Legal Regulation of Fuel and Energy Complex of the Moscow State Institute of International Relations (University) of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation (MGIMO University of the MFA of Russia)
Candidate of Legal Sciences

Abstract: *Equipment and technologies for exploration and development of offshore resources of hydrocarbons are among the most complex in the world and keep actively developing. Mineral resources located in more and more remote areas with severe natural and climatic conditions in different areas of the World Ocean characterized by different international legal status are involved in the development.*

In offshore areas, for drilling of oil wells at the stage of geological exploration, license holders use the following artificial installations and structures: 1) artificial islands; 2) submersible drilling rigs; 3) self-elevating drilling rigs; 4) semi-submersible drilling rigs; 5) drilling vessels. However, it is the floating drilling rigs that currently represent modern technologies in the field of deep seabed mining of hydrocarbons.

In world practice, deepwater floating drilling rigs are legally qualified as “vessels”, and they are subject to the jurisdiction of the flag state. The goal of this article is to analyze the jurisdiction of coastal states in relation to floating drilling rigs in various water areas: the territorial sea, the contiguous zone, the exclusive economic zone, the continental shelf, and the high sea. The author considers the legal status of floating drilling rigs, their registration in the registers of ships under the “flag of convenience”, the jurisdiction of coastal states in various water areas, the problem of competition between the jurisdictions of the coastal state and the flag state, and the gaps in the laws on protection of the marine environment from oil pollution.

Keywords: *energy law, facilities of offshore hydrocarbon fields, installation, structure, vessel, offshore oil platform, floating drilling rig.*

I. Введение

По мере роста спроса на нефть возрастает потребность в открытии новых месторождений углеводородов. Уже считается привычным, что нефтяные платформы в несколько сотен метров и с размером с самые большие сухопутные сооружения строятся и перемещаются по воде и устанавливаются в отдаленных морских районах. С этих платформ может быть пробурено до сотни скважин, чтобы вскрыть коллекторные породы на площади несколько десятков квадратных километров. Верхние части строения этих платформ достигают веса до сотен тысяч тонн и содержат полный комплекс оборудования для бурения, добычи, подготовки, хранения и отгрузки нефти, а также системы жизнеобеспечения их экипажей. Миллионы тонн нефти и миллиарды кубометров газа транспортируются с этих установок и сооружений на мировые рынки [1, с. 174].

Особенность плавучих комплексов по добыче углеводородов выражается в отсутствии опоры на морское дно. Наиболее распро-

страненным типом установок для морского бурения являются полупогружные буровые установки (ППБУ), которые обладают преимуществами мобильности и стабильности, что делает их идеальным инструментом для глубоководного бурения. Преимуществом данного типа установок является хорошая устойчивость относительно бурового судна.

Буровая установка располагается на платформе, под которой закреплены плавучие понтоны. Позиционирование на точке бурения осуществляется с помощью системы якорей или системы динамического позиционирования. Для повышения устойчивости установки используется притапливание понтонов. Однако ППБУ требует больше времени для постановки на точку. Для транспортировки обычно используются буксиры или судна — перевозчики.

Одна из проблем заключается в том, что статус данного имущества в международных договорах ясно и однозначно не определен — относится ли плавучая буровая установка к категории «судно» или к «искусственным

установкам и сооружениям», что порождает многочисленные трудности и в первую очередь связанные с конкуренцией юрисдикций прибрежного государства и государства флага. Более подробно о данной проблеме будет сказано ниже. Здесь только заметим, что квалификация плавучей буровой установки «Deepwater Horizon» в качестве «судна» и ее регистрация в судовом реестре «под флагом удобного государства» наглядно продемонстрировало уязвимые положения международного права.

II. Юрисдикция прибрежного государства в различных пространствах Мирового океана согласно UNCLOS

В морском праве заложено два конкурирующих принципа: право свободного судоходства противопоставляется полномочиям прибрежного государства по контролю за своими прибрежными водами [2].

В UNCLOS закреплены пять водных акваторий, каждая из которых обладает своей юрисдикцией и различается объемом контролируемых правомочий органов прибрежного государства либо государства флага судна разрешать правовые вопросы, связанные с деятельностью морских судов. Каждая акватория обладает своими правилами прохода судов, и, соответственно, в каждой морской акватории государства как прибрежные, так и занимающиеся судоходством обладают различными правами и обязанностями: 1) территориальное море; 2) прилежащая зона; 3) исключительная экономическая зона; 4) континентальный шельф; 5) открытое море.

1. Территориальное море и прилежащая зона

В ст. 3 UNCLOS «территориальное море» определяется как *зона, установленная прибрежным государством и не превышающая двенадцати морских миль, отмеряемых от исходных линий*. В границах территориального моря прибрежное государство обладает суверенитетом над морским дном и недрами (п. 2 ст. 2 UNCLOS). Кроме этого, п. 1 (f) ст. 21 UNCLOS наделяет прибрежные государства в зоне территориального моря правом принятия законов и правил *по вопросам сохранения окружающей среды прибрежного государства и предотвращения, сокращения и сохранения под контролем ее загрязнений*.

Однако главная проблема заключается в том, что законы прибрежного государства не распространяются на стандарты проектирования и конструкции иностранных судов, а также к комплектованию экипажа и оборудования иностранных судов (п. 2 ст. 21 UNCLOS).

В UNCLOS установлены некоторые ограничения на полномочия прибрежного государства, особенно в отношении права иностранных судов на мирный проход.

Прилежащая зона (первая от берега зона в международных водах) может быть шириной от 3 до 24 морских миль, отсчитывая от исходной линии, и в границах данной зоны прибрежные государства наделены исключительной юрисдикцией *в отношении таможенного, налогового (фискального), иммиграционного и санитарного законодательства*. Регулирование данной водной акватории также ограничено правом иностранных судов на мирный проход.

2. Исключительная экономическая зона

Прибрежное государство в границах исключительной экономической зоны обладает суверенными правами вести разведочные работы, эксплуатировать, сохранять и управлять ресурсами углеводородов (п. 1 (а) ст. 56 UNCLOS).

Также в пределах данной зоны прибрежное государство обладает ограниченной юрисдикцией в отношении защиты и сохранения морской среды, создания и использования искусственных островов, установок и сооружений (ст. 56 UNCLOS).

При этом прибрежное государство в исключительной экономической зоне имеет *«исключительное право сооружать, а также разрешать и регулировать создание, эксплуатацию и использование таких сооружений»* (п. 1 ст. 60 UNCLOS). Несмотря на это, оно не может *требовать от судов, ведущих деятельность в его исключительной экономической зоне, соблюдать особые стандарты проектирования и конструкции*. Статья 58 UNCLOS предоставляет юрисдикцию государству флага над судами в исключительной экономической зоне.

3. Континентальный шельф

Согласно п. 1 ст. 77 UNCLOS, прибрежное государство осуществляет над континен-

тальным шельфом суверенные права в целях разведки и разработки минеральных ресурсов морского дна и его недр. Но даже если прибрежное государство не производит разведку континентального шельфа или не разрабатывает его природные ресурсы, никто не может делать этого без определенно выраженного согласия прибрежного государства (п. 2 ст. 77 UNCLOS).

4. Открытое море

Данная зона существует как «общее международное пространство, доступное для использования в законных целях любым государством и их гражданами». На территории открытого моря суда обладают правом свободного судоходства и могут заниматься законными видами деятельности без вмешательства со стороны других государств. В свою очередь, государство, в котором зарегистрировано судно, имеет исключительную юрисдикцию над ним, пока это судно находится в открытом море. Любое государство обладает в том числе следующими свободами в открытом море: *судоходства, возводить искусственные острова и другие установки* (п. 1 ст. 87 UNCLOS).

Таким образом, прибрежные государства обладают различным объемом прав по отношению к морским пространствам. Однако когда речь заходит о нефтяных буровых установках, становится ясно, что в том случае, если относить плавучую буровую установку к категории «судно», юрисдикция прибрежного государства заметно сужается.

Одна из наиболее очевидных причин неопределенности юридического статуса плавучих буровых установок лежит в плоскости отсутствия четкой терминологии в международном праве.

III. Обладает ли плавучая буровая установка признаками «судна», проблема регистрации буровых установок по флагом «удобной» регистрации

Возникает вопрос, можно ли квалифицировать плавучую буровую установку в качестве морского судна, или она относится к категории «установка и сооружение». Законодательство не дает ответа на данный вопрос.

Проблема заключается в том, что в UNCLOS термины «платформа» (platform) и «сооружение» (structure) используются раздельно и тем более отдельно от терминов «судно» (vessel) и «корабль» (ship), которые используются взаимозаменяемо во всех ее положениях [2]. Данная ситуация усложняется тем, что UNCLOS не содержит определений вышеназванных терминов. В связи с этим возникает вопрос, в какую из вышеназванных категорий относится плавучая буровая установка.

В мировой практике глубоководные мобильные буровые установки юридически квалифицируются как «судно» и подчинены юрисдикции государства флага. В морском праве национальность судна и право плавания под государственным флагом поставлены в зависимость от государственной регистрации судна.

Очевидно одно — плавучая буровая установка относится к категории «судна» для цели государственной регистрации в судовом реестре.

Однако квалификация плавучих буровых установок в качестве судна порождает конфликт юрисдикций между прибрежным государством и государством флага, что наглядно продемонстрировала крупнейшая авария, произошедшая на буровой установке «Deepwater Horizon», установленной в исключительной экономической зоне США.

Государство флага в первую очередь отвечает за соблюдение стандартов строительства, проектирования, оборудования и комплектования судна. Здесь мы подходим к проблеме возможности регистрации морских нефтяных платформ в государственных судовых реестрах под «флагом удобной регистрации» [4].

Удобной особенностью концепции «флага удобной регистрации» является: владение «судном» иностранцами, легкий доступ к реестру, низкий уровень налоговых ставок, отсутствие административных механизмов для введения новых правил и отсутствие давления на сами компании [5].

Управляя нефтяной платформой под «флагом удобной регистрации», владельцы

установки избегают строгого правового регулирования. Крупные многонациональные корпорации, владеющие нефтяными платформами, обычно располагают большим количеством финансовых средств и объемом властных полномочий, чем само государство, под флагом которого они регистрируют свои платформы.

В связи с этим стимул для обеспечения соблюдения законов и даже ужесточения нормативного регулирования у государства флага крайне мал. Расположение государства флага в отношении региона, где функционирует нефтяная платформа, также способствует отсутствию стимулов для обеспечения полноценного нормативного регулирования.

Государственная регистрация буровой установки «Deerwater Horizon» в качестве «судна» и под «флагом удобной регистрации» является примером проблем, возникших в связи с конкуренцией юрисдикций.

Проблема конкуренции юрисдикции на примере полупогружной буровой установки «Deerwater Horizon»

Установка «Deerwater Horizon» относилась к типу глубоководной полупогружной буровой установки с системой динамического позиционирования, способной вести работы на глубине до 3 км. Установка была построена на судостроительных заводах Южной Кореи, находилась в собственности швейцарской компании «Transocean» и была сдана в аренду британской нефтяной компании «Бритиш Петролеум».

Владелец нефтяной платформы зарегистрировал буровую установку в Республике Маршалловы Острова, которая являлась ее государством флага. При этом установка была установлена и осуществляла буровые работы в исключительной экономической зоне США.

Регистрация плавучей буровой установки в государственном судовом реестре Республики Маршалловы Острова, позволило избежать регулирования и государственного контроля за безопасностью и техническим состоянием морской установки со стороны Соединенных Штатов.

20 апреля 2010 года произошел аварийный выброс углеводородного сырья из по-

врежденного устья скважины, которое находилось на глубине 5 тысяч футов ниже уровня океана, что привело к последующему взрыву на буровой установке. Во время взрыва «Deerwater Horizon» бурила поисково-разведочную скважину примерно в 66 км от побережья Луизианы в Мексиканском заливе. В результате аварии погибло 11 человек. Аварийный разлив нефти продолжался в течение трех месяцев, скважина была законсервирована на постоянной основе 19 сентября 2010 года. Согласно оценкам, за три месяца разлив нефти образовал нефтяное пятно на поверхности океана в 176,120 кв. км [6].

Большинство придерживается позиции, что **проблемы возникли в связи с тем, что нефтяная буровая установка в первую очередь регулировалась законами государства флага Маршалловых островов**, в исключительной экономической зоне которого она не была фактически установлена. Именно власти Маршалловых Островов в конечном счете отвечали за соблюдение международных норм безопасности и проведение необходимых инспекций [7].

Регистрация буровой установки на Маршалловых островах породила множество проблем. Рабочие, занятые на буровой установке, утверждали, что это было одним из факторов, повлиявших на возникновение «запутанной организационной командной системы», недоукомплектованности штатного состава и отсутствия регулярных проверок безопасности прибрежного государства, что в итоге и стало очевидным в день аварии. Старший техник буровой установки утверждал, что это позволяет сократить количество персонала уже на протяжении многих лет.

Кроме этого, лицензия на буровую установку позволяла Transocean Ltd. «ввести в должность эксперта по бурению нефти на буровую установку — так называемого менеджера буровой установки — и наделить его большими полномочиями, чем был наделен капитан морского судна, что в итоге стало роковым в день аварии. Именно менеджер «BP», а не капитан буровой установки располагал полномочиями по принятию решений,

касающихся эксплуатации плавучей буровой установки (судна) [7].

IV. Законодательство о защите морской среды от загрязнения нефтью

В настоящее время большинство международных договоров, регулирующих загрязнение морской среды нефтью, применяются к танкерам и другим судам, но не распространяются на нефтяные буровые установки [9].

Действующие международные правовые документы в данной сфере включают: UNCLOS, Конвенцию по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененная Протоколом 1978 г. (больше известная как МАРПОЛ — 73/78) [9], Конвенцию по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г. (Лондонская конвенция) [10] и Международную конвенцию о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г., измененную Протоколом 1992 г. [11].

Каждый из данных документов предполагает, что страны-члены принимают соответствующие законы и обеспечивают их соблюдение в соответствии с целями международных конвенций.

В статье 192 UNCLOS, например, требуется, чтобы прибрежные государства независимо от вида и источника загрязнения «защищали и сохраняли морскую среду». В соответствии с п. 1 ст. 208 UNCLOS государства обязаны «принимать законы и правила для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнение морской среды, вызываемого или связанного с деятельностью на морском дне, подпадающей под их юрисдикцию, и искусственными островами, установками и сооружениями под их юрисдикцией в соответствии со статьями 60 и 80 UNCLOS». Эти принятые государством правила должны быть «не менее эффективными, чем международные правила, стандарты, рекомендуемая практика и процедуры» (п. 3 ст. 208 UNCLOS). Однако для того чтобы эти положения были эффективными, они должны быть имплементированы в национальное законодательство и обеспечены их соблюдением прибрежными государствами и государствами флага.

1. МАРПОЛ

МАРПОЛ является основным сводом правил, касающихся загрязнения морской среды нефтью в результате эксплуатации судов или же аварийных ситуаций, связанных с ними. МАРПОЛ также включает в себя положения, регулирующие стандарты проектирования и эксплуатации судов.

Тем не менее положения МАРПОЛ не могут эффективно регулировать деятельность нефтяных установок, несмотря на то что необходимые положения предусмотрены данной Конвенцией — для целей МАРПОЛ под «судном» понимается судно любого типа, эксплуатируемое в морской среде, включая стационарные или плавучие платформы (п. 4 ст. 2). Таким образом, Конвенция **распространяется на нефтяные платформы любых типов**.

В п. 2 ст. 9 МАРПОЛ предусмотрено, что любые положения МАРПОЛ, конфликтующие с положениями UNCLOS в отношении правовых позиций любого государства, касающихся природоохранного и морского права и пределов юрисдикции прибрежного государства и государства флага, признаются не подлежащими приведению в исполнение.

Однако в том случае, если плавучая буровая установка зарегистрирована в судовом реестре не под флагом прибрежного государства, положения МАРПОЛ, контролирующие стандарты проектирования и изготовления судов, фактически неприменимы, поскольку они входят в противоречие со ст. 94 UNCLOS, которая не позволяет прибрежным государствам устанавливать специальные стандарты проектирования конструкций, оборудования, годности **для судов** в исключительной экономической зоне прибрежного государства [12].

2. Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г.

Цель данной Конвенции обеспечить достаточное возмещение лицам, которым причиняется ущерб вследствие загрязнения, вызываемого утечкой и сливом нефти из судов. Положения данной Конвенции применяются к плавучим средствам любого типа, перевозящим нефть в качестве груза [13].

Конвенция предусматривает не зависящую от вины ответственность судовладельца и устанавливает определенный размер компенсации. Однако положения данной Конвенции могут быть применимы к плавучим буровым установкам только в случае, когда те находятся в фактическом плавании (при этом необходимо будет доказать, что буровая установка относится к категории «судно», а не «искусственное сооружение, установка»). При этом основное назначение плавучей буровой установки — ведение буровых работ на лицензионном участке, а не «фактическая перевозка нефти наливом в качестве груза», как это требует Конвенция.

3. Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г.

Даже если занять позицию, что плавучая буровая установка — это «судно» [14], положения данной Конвенции применяются только к преднамеренному (умышленному) сбросу отходов.

Выводы.

Обеспечение безопасности функционирования плавучих буровых установок связано с неопределенностью их правового статуса. Возможность квалификации плавучей буровой установки в качестве судна и их регистрация в судовых реестрах под «флагом удобной

регистрации» фактически лишает прибрежные государства исключительной юрисдикции над такими установками.

В результате прибрежное государство не может в полной мере осуществлять государственный контроль за безопасностью и техническим состоянием буровых установок. Неопределенность правового статуса плавучих буровых установок во многом определяется тем, что им уделяется недостаточное внимание в действующих международных конвенциях по морскому праву.

При этом целью плавучей буровой установки является разработка и освоение недр морского дна, ведение буровых работ на лицензионном участке, что сопряжено с высокими промышленными и экологическими рисками. После установки на месторождении углеводородов и крепления к устью нефтяной скважины она не обладает признаками «судна».

В настоящее время большинство международных договоров, регулирующих загрязнение морской среды нефтью, применяются к танкерам и другим судам, но не распространяются на нефтяные буровые установки.

В этой связи представляются крайне актуальными проводимые учёными правовые исследования по различным аспектам правового режима энергетических объектов, в том числе нефтяной отрасли [15]. ■

Библиографические ссылки

1. Сочнева И.О. Разведка углеводородов в арктических водах: Поиск технических решений для арктических морей России / И.О. Сочнева, О.Я. Сочнев. М., 2016.
2. Louis B. Soht ET AL., *Law of the sea in a nut shell* (2nd ed. 2010) («From the early times when sailors and fishermen first ventured into the sea, two principles traditionally governed the law of the sea: the right of the coastal state to control a narrow strip along the coast, and the freedoms of navigation and fishing in the high seas beyond that coastal area»).
3. George K. Walker and John E. Noyes, *Definitions for the Law of the Sea Convention Part 11*, 33 Cal. W. Int'l L.J. 191, 318 (explaining the use of the two terms as the result of two separate committees working on the LOS provisions at UNCLOS III and that the terms “ship” and “vessel” were probably viewed as identical at the time of drafting).
4. Panama, Liberia, and the Marshall Islands are the largest registries and actively market their flags as a convenient registration. *Review of Maritime Transport 2009*, United Nations Conference on Trade and Development (2009).
5. Emeka Duruigbo. *Multinational Corporations and compliance with International Regulations Relating to the Petroleum Industry*, 7 Ann. Surv. Int'l & Comp. L. 101, 115 (2001). Some spills caused from vessels under a flag of convenience include Erika, Prestige, Deepwater Horizon, Amoco Cadiz, and Sea Empress.
6. Press Release, BP Confirms that Transocean Ltd Issued the following statement today, BP Global, Apr. 21, 2010 at <http://www.bp.com/genericarticle.do?categoryId=2012968&>
7. Tom Hamburger and Kim Geiger. Foreign flagging of offshore rigs skirts U.S. safety rules: The Marshall Islands, not the U.S., had the main responsibility for safety inspections on the Deepwater Horizon. *Los Angeles Times*, Jun. 14, 2010 at <http://articles.latimes.com/2010/jun/14/nation/la-na-oil-inspection-20100615>

8. See Kate Galbraith, Gap in Rules on Oil Spills From Wells, N.Y. Times, May 16, 2010, available at <http://www.nytimes.com/2010/05/17/business/energy-environment/17green.html> (“there are large gaps in what the international agreements cover... [T]he international maritime conventions apply “primarily or exclusively” to accidents involving tankers...”).
9. МАРПОЛ
10. Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXII. М., 1978.
11. Заключена в г. Брюсселе 29.11.1969. Протокол 1992 года об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года (с изменениями на 1 ноября 2003 года).
12. Согласно положениям ст. 94 UNCLOS, каждое государство осуществляет в соответствии со своим внутренним правом юрисдикцию и контроль над судами, плавающими под его флагом. Каждое государство в отношении судов, плавающих под его государственным флагом, принимает необходимые меры для обеспечения безопасности в море, в частности, что касается конструкции, оборудования, комплектования экипажей судов, инспектирования.
13. В ст. 1 Протокола 1992 г. дается следующее определение судна: «Судно означает любое морское судно и морское плавучее средство любого типа, построенное или приспособленное для перевозки нефти наливом в качестве груза, при условии что судно, способное перевозить нефть и другие грузы, рассматривается в качестве судна только тогда, когда оно фактически перевозит нефть наливом в качестве груза, а также в течение любого рейса, следующего за такой перевозкой, если не доказано, что на борту не имелось остатков от такой перевозки нефти наливом».
14. Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов (Лондон, 1972) определяет «суда и самолеты» как водные и воздушные суда любого вида. Это выражение включает суда на воздушной подушке и плавучие суда, независимо от того, являются ли они самоходными или нет.
15. Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы / А.Л. Колодкин, В.Н. Гуцуляк, Ю.В. Боброва. М. : Статут, 2007; Романова В.В. Правовое регулирование строительства и модернизации энергетических объектов / В.В. Романова. М. : Юрист, 2012; Сочнева И.О. Современные технологии освоения морских нефтегазовых месторождений / И.О. Сочнева. М., 2016; Романова В.В. Особенности правового режима энергетических объектов нефтяной отрасли // Правовой энергетический форум. 2017. № 2; Романова В.В. Энергетический правопорядок: современное состояние и задачи. М. : Издательство «Юрист», 2016.

Review of Legal Regulation of Energy Security Scientific and Practical Round Table Discussion	52
TOPICAL TASKS OF THE SCIENCE OF ENERGY LAW	
Kleandrov M.I. A Bright Future for the Science of Energy Law.....	57
MODERN TRENDS IN TRAINING OF PROFILED LEGAL STAFF FOR THE ENERGY SECTOR	
Interview with Anna A. Efimova , Deputy Managing Director – Director for Legal Issues of Mosenergo, PJSC, Lecturer of the Department of Energy Law of the Kutafin Moscow State Law University (MSAL).....	60
NATIONAL TECHNOLOGICAL INITIATIVE AND TASKS OF LEGAL SUPPORT OF ENERGY SECURITY	
Romanova V.V. Modern Tasks of Development of Legal Regulation of Energy Security as an Essential Prerequisite for Implementation of the National Technological Initiative	64
ENERGY SECURITY IN THE MEMBER STATES OF THE EURASIAN ECONOMIC UNION	
Zaytseva S.V., Melnik D.A. Energy Security in the Member States of the Eurasian Economic Union in the Electric Power Sector: Legal and Economic Aspects	69
COLLECTIVE SECURITY TREATY ORGANIZATION – TOPICAL ISSUES OF LEGAL REGULATION	
Shabunya V.V. Topical Issues of Harmonization and Development of the Legislation of the Member States of the Collective Security Treaty Organization in the Field of Strengthening of Energy Security	74
LEGAL GROUNDWORK FOR ENERGY SECURITY OF THE EUROPEAN UNION	
Gudkov I.V. Topical Issues of Development of the Energy Law in the European Union: Discussion Concerning the Nord Stream-2 Project (Part 1)	80
LEGAL FRAMEWORK OF ENERGY FACILITIES	
Gavrilina E.A. Jurisdiction of the Coastal State in Relation to a Floating Drilling Rig Depending on the Site (Location) of Drilling Operations in the World Ocean.....	85