

Правовой режим подводных трубопроводов (некоторые аспекты международного и российского права)

*Николаев А.В.**

Давно установленные опережающие темпы деятельности государств по разведке и разработке нефтегазовых ресурсов на морском дне¹ – по сравнению с показателями на суше – переводят в практическую плоскость не только проблему уточнения международно-правового режима морских недр², но и выявления международно-правовых особенностей морского недропользования³. Так, в отечественной юридической литературе уже исследовался вопрос о правовом режиме искусственных островов, морских буровых и иных установок⁴.

Меньше внимания уделено исследованию норм международного права, применимых к прокладке подводных трубопроводов – от месторождения полезных ископаемых на морском дне до берега или иного морского района, от месторождения на острове до нефтеперерабатывающего завода на берегу и т.п., а также к эксплуатации таких трубопроводов.

Между тем практическая значимость этого вопроса не нуждается в пространных пояснениях. Трубопроводы в Мировом океане – на морском дне, даже во льдах – это реальность современной цивилизации. Международное морское право, в том числе его универсальные договорные источники, предусматривает достаточно развернутую основу

Николаев А.В. – д.ю.н., МГИМО (У) МИД России.

¹ Ocean Yearbook 1. Ed. by E.M. Borgese and N. Ginsburg. Chicago and London, 1978. P 114-159. Колодкин А.Л. Мировой океан. М., 1973. С. 6-7.

См., например: Вылегжанин А.Н. Подземный предел распространения суверенитета государства // Государство и право. № 8. 2001.

См.. Вылегжанин А.Н. Международно-правовое измерение глубин морских недр // Международное право. 5/2001/14. С. 394-364. Его же: Недропользование: некоторые теоретические вопросы международного права // Московский журнал международного права, спецвыпуск. 2005.

⁴ Лазарев М.И., Сперанская Л.В. Правовой режим морских буровых и иных установок. Новое в международном морском праве. М., 1973 г. С. 9 и сл., Герайбеков С.О. Правовые вопросы создания искусственных островов и установок в Мировом океане. СЕМП. 1975. М., 1977. С. 291-295.

для регулирования отношений государств в связи с прокладкой подводных трубопроводов и поддержанием их в исправности. Для иллюстрации достаточно сослаться на многосторонние универсальные международные договоры по морскому праву.

* * *

Согласно ст. 4 Женевской *Конвенции о континентальном шельфе* 1958 г., прибрежное государство «не может препятствовать прокладке или поддержанию в исправности подводных кабелей или трубопроводов на континентальном шельфе, кроме тех случаев, когда оно осуществляет свое право принимать разумные меры для разведки шельфа и разработки его естественных богатств» То, что конвенция предусматривала *единое правило о подводных кабелях и трубопроводах*, не означает, однако, что идентичен их правовой режим или, тем более, что одинакова их техническая эволюция. Тем не менее полезно ознакомление с первым договорным волеизъявлением государств относительно режима подводных кабелей.

Первый подводный кабель, как считают английские правоведы Хиггинс и Коломбос, был проложен в 1851 г. между Дувром (Великобритания) и Кале (Франция). В 1884 г. была подписана *Международная конвенция по охране подводных телеграфных кабелей*. Ее содержание сводится в основном к следующему. Право на прокладку и поддержание подводных кабелей в надлежащем состоянии охраняется государствами-участниками; они обязуются *обеспечить исполнение* постановлений конвенции, *наказывать* за нарушения таких постановлений. Разрушение или повреждение подводного кабеля, причиненные умышленно или вследствие преступной небрежности, наказуемы. Это положение не препятствует учинению гражданского иска о возмещении убытков, за исключением случаев, когда повреждение кабелей было вызвано необходимостью самосохранения. Предоставляемые конвенцией средства защиты относятся также к судну, в обязанность которого входит прокладка или починка кабелей. Все суда *должны* воздержаться от вмешательства в работу по прокладке и ремонту кабелей, *должны* держаться на расстоянии *не менее одной мили от судна, ведущего работу*, связанную с прокладкой подводного кабеля и поддержанием его в исправности. «Преступная небрежность» определена как несоблюдение элементарной предосторожности и обычных правил судовождения (ст. 2). Согласно ст. 7, те судовладельцы, которые доказали, что они пожертвовали якорем, сетью или другими приспособле-

ниями в целях предупреждения повреждения подводного кабеля, имеют право на получение вознаграждения от собственника кабеля.

Военные корабли государств – участников конвенции вправе останавливать и проверять национальную принадлежность всех торговых судов, заподозренных в нарушении постановлений конвенции (ст. 10); вместе с тем судебными органами, компетентными устанавливать факт нарушения постановлений конвенции, являются исключительно суды *государства флага виновного судна* (ст. 8)⁵

Что касается *первого трубопровода*, то, по утверждению французского юриста-международника Ж. Субейрола, «транспортировка по трубопроводам – это вовсе не изобретение промышленной революции XIX века». Автор отмечает: «Пять тысяч лет до нашей эры китайцы уже соорудили приспособления из соединенных стволов бамбука для транспортировки воды, а также для канализации»⁶ Но, конечно же, именно техническое развитие трубопроводного транспорта в XIX–XX вв., современные масштабы использования трубопроводов – прежде всего при пересечении государственных границ, при прокладке на морском дне – обусловили необходимость уточнения их *международно-правового режима*.

Несмотря на упомянутое выше единое договорное установление о кабелях и трубопроводах, содержащееся в Конвенции 1958 г., профессор юридического факультета университета Бордо Ж. Субейрол отдельно исследует *режим трубопроводов* в международном праве.

Он обращает внимание на то, что если трубопровод проложен исключительно в пределах наземной территории государства, он становится объектом главным образом национально-законодательного регулирования.

Трубопроводы, проложенные по территории двух и более государств, а также по морскому дну, становятся объектом еще и международного права⁷ С учетом фактических, в т.ч. технических, параметров пересекающие межгосударственную границу трубопроводы иногда подразделяют на: а) юридически *единые* трубопроводы – когда соответствующие государства *согласованно* определяют *единый международно-*

Подробнее см.: Хиггинс и Коломбос. Международное морское право: Перев. с англ. / Под ред. С.Б. Крылова. М. 1953. С. 287

⁵ J. Soubeyrol. La condition juridique des pipelines en droit international. *Annuaire Francais De Droit International*. 1958. P. 11.

⁶ Ibid. P. 161.

правовой режим трубопровода на всем его протяжении; и б) юридически соединенные трубопроводы – когда каждое государство национальным законодательством определяет правовой режим «своего» участка трубопровода (в т.ч. с точки зрения защиты окружающей среды, трудовых отношений, налогообложения и т.д.), и эти участки соединяются на границе между соответствующими государствами. Кроме того, трубопроводы можно подразделить на: а) трубопроводы, являющиеся частью инфраструктуры освоения месторождения («от скважины»); б) трубопроводы, обособленные от эксплуатации месторождения⁸

Столь детальную классификацию трубопроводов, данную в 1958 г., не отражают, как мы видим, приведенные выше положения Женевских морских конвенций этого же, 1958 г. Но поскольку Женевские конвенции 1958 г. – действующая и важная часть международного права, постольку содержание этих конвенций о подводных трубопроводах представляет современный интерес.

Для уяснения такого содержания, с учетом роли Комиссии международного права ООН в подготовке текстов Женевских морских конвенций 1958 г., необходимо обратиться к такому авторитетному источнику, как материалы КМП. В докладе о работе ее 8-й сессии (1956 г.), а именно в «Комментариях к статьям, относящимся к морскому праву», дано разъяснение, в частности, ст. 61 (относящейся к режиму открытого моря), согласно которой: «1 Все государства имеют право прокладывать по дну открытого моря телеграфные, телефонные и высоковольтные кабели, равно как и трубопроводы. 2. Кроме как осуществляя свое право принимать разумные меры для разведки материкового выступа и разработки его естественных богатств, прибрежное государство не может препятствовать прокладке и поддержанию подводных кабелей или трубопроводов»

В комментариях к этой статье Комиссия международного права отметила, что по вопросу об охране подводных телеграфных телефонных кабелей в открытом море «имеется Конвенция 14 марта 1884 г., в которой участвует большое число морских держав. В 1913 г. в Лон-

⁸ Ibid. P. 161-171. Следует учитывать и современный подход законодателя к содержанию термина «трубопровод». Трубопровод – это, с юридической точки зрения, не только сама труба, по которой производится транспортировка нефти, газа и т.д. Как определено, например, *Законом о газе Ирландии* (1976 г.), понятие «трубопровод» также «включает в себя любой механизм, оборудование или иной объект, который является вспомогательным по отношению к такому трубопроводу (which is ancillary to such a pipeline)».

ионе была созвана по инициативе британского правительства конференция, которая приняла несколько резолюций по этому вопросу. Кроме того, этот вопрос неоднократно рассматривался Институтом международного права» Изложенные в ст. 61 некоторые принципы, по мнению КМП, «отражают действующее международное право», и «правила, касающиеся телеграфных и телефонных кабелей» могут быть распространены «на подводные трубопроводы в открытом море» Комиссия напомнила, что п. 1 ст. 61 взят из ст. I упоминавшейся выше Конвенции 1884 г., а п. 2 ст. 61 добавлен, «чтобы разъяснить, что прибрежное государство обязано допускать прокладку кабелей и трубопроводов на дне своего материкового выступа, но может вместе с тем ставить условия относительно расположения этих кабелей и трубопроводов, чтобы устранять недолжное стеснение разработки естественных богатств поверхности и недр материкового выступа. Совершенно ясно, что кабели и трубопроводы не должны прокладываться таким образом, чтобы это препятствовало судоходству»

(Согласно ст. 63 Проекта КМП каждое государство «издает необходимые законодательные акты, предусматривающие, что если подчиненные его юрисдикции лица, которым принадлежит какой-либо кабель и трубопровод в открытом море, причиняют при прокладке или починке этого кабеля или трубопровода разрыв или повреждение другого кабеля или трубопровода, они несут соответствующие расходы».

Разработанная КМП ст. 70 Проекта (относящаяся к режиму континентального шельфа) гласит: *«Кроме как осуществляя свое право принимать разумные меры для разведки подводного материкового выступа и разработки его естественных богатств, прибрежное государство не может препятствовать прокладке или поддержанию подводных кабелей на материковом выступе».*

В Комментарии к этой статье КМП пояснила: «Прибрежное государство должно разрешать прокладку подводных кабелей по морскому дну своего материкового выступа, но для того, чтобы устранять стеснение без оснований разработки естественных богатств поверхности и недр морского дна, может устанавливать условия, касающиеся направления, которому надлежит при этом следовать»

Интересно, как КМП обозначила, по сути, различие между режимом подводных трубопроводов, с одной стороны, и, с другой стороны, правовым режимом подводных кабелей: «Комиссия рассмотрела вопрос о том, не следовало ли распространить это постановление и на

трубопроводы. В принципе на этот вопрос должен быть дан удовлетворительный ответ. Вопрос этот осложняется, однако, тем обстоятельством, что часто возникает необходимость в установке в некоторых пунктах помп, которые могут затруднять разработку земли больше, чем кабели. Поэтому прибрежное государство может здесь быть менее сговорчиво, чем тогда, когда речь идет о кабелях. Ввиду того что этот вопрос пока еще не имеет, очевидно, практического значения, Комиссия прямо не упомянула о трубопроводах в этой статье»

Этот достаточно аргументированный подход КМП в основном и получил отражение в *Конвенции о континентальном шельфе 1958 г.*, ст. 4 которой была цитирована выше.

Далее, в соответствии с ч. 1 ст. 26 *Конвенции об открытом море 1958 г.* «Каждое государство имеет право прокладывать по дну открытого моря подводные кабели и трубопроводы» И в этой конвенции подтверждено: «Прибрежное государство не может препятствовать прокладке или поддержанию подводных кабелей или трубопроводов на континентальном шельфе, кроме тех случаев, когда оно осуществляет свое право принимать разумные меры для разведки континентального шельфа и эксплуатации его естественных богатств» (ч. 2 ст. 26). Но, прокладывая эти кабели или трубопроводы, «указанное государство обязано принимать должным образом во внимание уже проложенные по дну моря кабели и трубопроводы. В частности, оно не должно препятствовать возможности производить ремонт существующих кабелей и трубопроводов» (ч. 3 ст. 26). То есть общий принцип “*rius tempore portior iure*” проявил себя и в этом специальном договорном положении.

Установленный Женевскими морскими конвенциями 1958 г. режим подводных трубопроводов в основе своей сохранен в новом кодификационном акте – *Конвенции ООН по морскому праву*, принятой в 1982 г. по результатам многолетней работы III Конференции ООН по морскому праву.

В соответствии со ст. 79 *Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.* «право прокладывать подводные кабели и трубопроводы на континентальном шельфе имеют все государства» (не только прибрежное государство), но такое право реализуется *лишь в соответствии с Конвенцией*, т.е. с учетом предусмотренных ею *ограничений*.

Ниже в этой же ст. 79 как раз и предусмотрены ограничения этого права.

Во-первых, прокладка трубопровода не должна затрагивать *суверенные права* прибрежного государства над континентальным шельфом *в целях разведки и разработки его природных ресурсов*.

Во-вторых, прибрежное государство имеет право принимать *разумные меры предотвращения загрязнения морской среды от трубопроводов*, а также сокращения такого загрязнения и сохранения его под контролем. Как сказано в п. 2 ст. 79, прибрежное государство «не может препятствовать прокладке или поддержанию в исправности» подводных трубопроводов и кабелей, если соблюдается его право «принимать разумные меры», в частности для «предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения от трубопроводов».

В-третьих, *трасса* для прокладки подводных трубопроводов на континентальном шельфе определяется *только с согласия прибрежного государства* (п. 3 ст. 79). С учетом контекста этого конвенционного положения и наличествующей практики, речь идет не о подразумеваемом, а именно явно выраженном (*expressis verbis*) согласии.

В-четвертых, прибрежное государство в любом случае осуществляет «юрисдикцию в отношении кабелей и трубопроводов, проложенных или используемых в связи с разведкой его континентального шельфа, разработкой его ресурсов или эксплуатацией искусственных островов, установок или сооружений», находящихся под его юрисдикцией (п. 4 ст. 79).

Здесь важно понимать оба содержательных правила (объединенных в один пункт данной статьи): а) право прибрежного государства устанавливать *условия прокладки* на континентальном шельфе (как национальными, так и иностранными инвесторами) *трубопроводов* и кабелей; разумеется, при этом бесспорны права прибрежного государства давать или не давать разрешения на прокладку трубопроводов, проходящих по суше прибрежного государства, дну его внутренних морских вод, дну его территориального моря; б) безусловная юрисдикция прибрежного государства в отношении трубопроводов и кабелей, *проложенных или используемых* в связи с его суверенными правами над континентальным шельфом или эксплуатацией искусственных сооружений под его юрисдикцией. Союз «или» здесь важен: трубопровод может быть проложен для одних целей, например не в связи с суверенными правами прибрежного государства над континентальным шельфом, но впоследствии использован именно в этой связи. При таком *наименовании целей* использования трубопровода возможно изменение

юрисдикции одного государства (например, проложившего трубопровод) на юрисдикцию другого государства – прибрежного.

Наконец, п. 5 ст. 79 Конвенции 1982 г. предусмотрено, что при прокладке подводных трубопроводов и кабелей государства «должным образом учитывают уже проложенные кабели и трубопроводы», в частности, «не должны ухудшаться возможности ремонта существующих кабелей и трубопроводов» (здесь, при некотором уточнении редакции, по сути воспроизведено правило, содержащееся в ч. 3 ст. 26 Конвенции об открытом море 1958 г., которое анализировалось выше).

Кроме того, ключевое значение для характеристики международного правового режима трубопроводов имеет часть XIII Конвенции 1982 г., которая посвящена *защите и сохранению морской среды от загрязнения*. Сформулированные в этой части предписания по предотвращению загрязнения моря относятся к загрязнению а) *с судов*, б) *с берега* и, специально отметим, в) *к загрязнению от трубопроводов*. Основная ответственность за соблюдение общепризнанных международных норм и стандартов, содержащихся в специальных конвенциях, в т.ч. принятых под эгидой *Международной морской организации* (International Maritime Organization, далее – ИМО), возложена на *государство флага судна или национальности оператора трубопровода*. В этих целях такое государство должно обеспечивать, чтобы соответствующие лица исполняли применимые международные нормы и стандарты.

На международном уровне имеется ряд дополнительных возможностей контроля портовыми государствами для обеспечения соответствия фактического состояния судов международным требованиям, прежде всего в целях предупреждения загрязнения с судов. Такие возможности, как заявлено, могут быть использованы правоприменителем в порядке «права по аналогии»

Так, *Международная конвенция по предупреждению загрязнения с судов (МАРПОЛ) 1973 г. (с Протоколом 1978 г. к ней)* имеет целью предотвращение загрязнения морской среды всеми возможными видами загрязнителей, перевозимых судами. Конвенция содержит пять Приложений: I. Правила предотвращения загрязнения нефтью; II. Правила контроля над загрязнением при перевозке ядовитых жидких веществ наливом; III. Правила предотвращения загрязнения вредными веществами, перевозимыми морем в упаковке, грузовых контейнерах, съемных танках или в автодорожных и железнодорожных цистернах;

тернах; IV Правила предотвращения загрязнения сточными водами с судов; V Правила предотвращения загрязнения мусором с судов. Первые два Приложения носят обязательный характер, III-V – факультативный. Конвенция тем самым создала жесткий режим запрета сброса с судов при незначительных допущенных изъятиях. В Конвенции содержатся также положения относительно требований по непотопляемости и аварийной остойчивости. В Приложении II все ядовитые жидкие вещества по степени их опасности разделены на 4 категории и дается очень подробный перечень всех таких веществ. Действие Конвенции распространено также на подвижные и *неподвижные платформы в море*. В Приложении I предусмотрено, что *стационарные и плавучие буровые установки для разведки, разработки и обработки в море минеральных ресурсов морского дна, а также другие платформы* должны отвечать требованиям, которые предъявляются к судам валовой вместимостью 400 рег. т и более, не являющихся нефтяными танкерами. К Конвенции также принят *Протокол о вмешательстве в открытом море в случае загрязнения веществами, иными, чем нефть*.

Конвенция предусмотрела создание *особых районов*, в которых был установлен еще более жесткий режим, чем вне их пределов. Жесткость установленного режима, включая обязанность государств – участников Конвенции создать во всех портах приемные устройства, значительно задержала вступление Конвенции 1973 г. в силу. Протокол 1978 г. к Конвенции смягчает некоторые требования.

В ходе эксплуатации подводных трубопроводов, а также обслуживающих их судов необходимо учитывать также специальные международные нормы, касающиеся *сброса с судов (дампинг)*. В международных договорах «сброс» означает захоронение (размещение) в море различного рода отходов, являющихся загрязняющими веществами. При разработке *Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросом отходов и других материалов* на Лондонской межправительственной конференции 1972 г. ее участники согласились под использованным в ней термином «сброс» понимать преднамеренное захоронение в море отходов и других материалов с судов, летательных аппаратов, платформ и иных искусственно сооруженных в море конструкций. По существу, захоронение имеется в виду и в *Базельской конвенции о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением 1989 г.* Однако здесь использован в английском тексте конвенции термин “disposal”, а не “dumping” Для определения слива нефти и других

загрязняющих веществ, которые перевозятся наливом, в международных документах на русском языке часто используют термин «сброс», а на английском – “discharge”. По *Международной конвенции по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 г.* любой сброс нефти или нефтеводной смеси запрещается, за исключением сброса с нефтяных танкеров, если они находятся в пути на расстоянии более 50 миль от ближайшего берега и интенсивность сброса нефти не превышает 60 л на милю пути. Незначительное послабление предусмотрено и в отношении сброса с малых судов. Термин “discharge” использован и в *Конвенции ООН по морскому праву* (ст. 211 п. 7).

Как известно, трубопроводный транспорт применяется при разработке шельфовых месторождений углеводородов в сочетании с морской перевозкой нефти и газа, особенно в проектах, предусматривающих перевозку сжиженного газа. Поэтому надо учитывать, что помимо Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., наличествуют и другие применимые источники международного права. Так, для морской транспортировки трубопроводом природного газа или нефти важное значение имеет *Международная конвенция ИМО по ответственности и компенсации в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г.*, ратифицированная РФ в мае 2000 г. Пока Конвенция не вступила в силу.

Регулирование в рассматриваемой сфере осуществляется и Международной морской организацией, специализированным учреждением ООН, ответственным за повышение уровня морской безопасности и предотвращение загрязнения с судов. В настоящее время членами ИМО являются более 150 государств. Международные документы (в том числе рекомендации, кодексы, стандарты), разработанные ИМО, после их вступления в силу становятся юридически обязательными в силе договора или обычая.

При уточнении содержания норм в ИМО сталкиваются противоположные позиции государств – участников организации, приходится прибегать к компромиссу. Вырабатываются и дополнительные национальные – стандарты, повышающие финансовые затраты, связанные с экспортом газа в конкретные государства. Следовательно, при правовом сопровождении морской транспортировки газа – трубопроводом или судами – необходимо исследовать не только международно-правовые нормы, но и нормы соответствующего национально-го регулирования.

Практическое значение имеет, например, порядок демонтажа (ликвидации) подводных трубопроводов во внутренних морских водах и в территориальном море Российской Федерации. Этот порядок изложен в Приложении V к национальному правовому акту России с длинным названием «*Порядок прокладки подводных кабелей и трубопроводов во внутренних морских водах и в территориальном море Российской Федерации*» (утвержден постановлением *Правительства Российской Федерации от 26 января 2000 г. № 68*). Главное в этом документе:

- работы по прокладке подводного трубопровода, осуществляемые с нарушениями законов, других нормативных правовых актов Российской Федерации, международных договоров Российской Федерации, а также условий выданного разрешения, могут быть *приостановлены или прекращены по решению* федерального органа исполнительной власти *по природным ресурсам* или органов исполнительной власти, осуществляющих охрану внутренних морских вод и территориального моря Российской Федерации и их природных ресурсов. В последнем случае решения о приостановке или прекращении работ по прокладке подводных трубопроводов сообщаются в федеральный орган исполнительной власти по природным ресурсам; возобновление работы допускается после устранения в установленные сроки допущенных нарушений;

- федеральный орган исполнительной власти по природным ресурсам ведет реестр выданных и аннулированных разрешений, а также разрешений, действие которых приостановлено, ограничено или возобновлено;

- заявители, получившие разрешения, могут начинать *работы только в присутствии представителей* федерального органа исполнительной власти *по природным ресурсам* или федерального органа исполнительной власти по горному и промышленному надзору;

- контроль за соблюдением законов и других нормативных правовых актов Российской Федерации, применимых к внутренним морским водам и территориальному морю Российской Федерации, международных договоров Российской Федерации, а также условий, предусмотренных в разрешении, осуществляется федеральными органами исполнительной власти (по природным ресурсам, по горному и промышленному надзору, по рыболовству, по надзору в сфере связи) и федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими охрану внутренних морских вод и территориального моря Российской Федерации и их природных ресурсов в пределах их компетенции;

- владелец разрешения по запросу указанных федеральных органов исполнительной власти обязан предоставлять необходимую документацию, давать объяснения по вопросам, входящим в компетенцию этих органов, обеспечивать условия для проведения проверки, включая размещение и полное обеспечение уполномоченных лиц этих органов на борту судна или иного плавучего средства, осуществляющего работы по прокладке подводного трубопровода;

- федеральный орган исполнительной власти по природным ресурсам в месячный срок со дня выдачи разрешения сообщает в федеральный орган исполнительной власти по обороне необходимую информацию для опубликования в «Извещениях мореплавателям»

Согласно Закону «Об охране окружающей среды», существует система мер, направленная на предотвращение, выявление и пресечение нарушений законодательства в области охраны *окружающей среды*, обеспечение соблюдения субъектами хозяйственной и иной деятельности требований, в том числе нормативов и нормативных документов, в области охраны *окружающей среды*. Эти меры применимы к деятельности по прокладке подводных трубопроводов и их поддержанию в надлежащем состоянии. В Российской Федерации осуществляется государственный, производственный, муниципальный и общественный экологический контроль. Государственный контроль осуществляется федеральными органами исполнительной власти и органами исполнительной власти субъектов Федерации. Совмещение функций экологического контроля и хозяйственного использования *природных ресурсов* запрещено. В законе определены права, обязанности и ответственность государственных инспекторов в области охраны *окружающей среды*. Они, в частности, имеют право посещать в целях проверки организации, объекты хозяйственной и иной деятельности (в том числе оборонные объекты) независимо от форм собственности; проверять выполнение требований, указанных в заключении государственной экологической экспертизы; приостанавливать хозяйственную и иную деятельность при нарушении законодательства в области охраны *окружающей среды*; привлекать к административной ответственности лиц, допустивших такие нарушения. Производственный контроль осуществляется в целях обеспечения выполнения в ходе хозяйственной и иной деятельности мероприятий по охране *окружающей среды*, рациональному использованию и восстановлению *природных ресурсов*, а также в целях соблюдения законодательных требо-

ний в области охраны *окружающей среды*. Муниципальный контроль осуществляется органами местного самоуправления или уполномоченными ими органами. Общественный контроль осуществляется общественными и иными некоммерческими объединениями в соответствии с их уставами, а также гражданами в целях реализации права каждого на благоприятную *окружающую среду* и предотвращения нарушений экологического законодательства. Результаты общественного контроля представляются в федеральные органы государственной власти, органы государственной власти субъектов Федерации, органы местного самоуправления и подлежат обязательному рассмотрению. Элементом экологического контроля является государственный учет объектов, оказывающих негативное воздействие на *окружающую среду*. Он осуществляется в целях регулирования природоохранной деятельности, а также планирования мероприятий по снижению негативного воздействия на *окружающую среду*.

Итак, правовой режим подводных трубопроводов – это, несомненно, часть и российского, и международного права. На международно-правовом уровне этот режим представлен прежде всего универсальными международными конвенциями, вместе с тем решение ряда вопросов международное право относит к национальному праву. Российское законодательство, применимое к прокладке подводных трубопроводов, ориентируется прежде всего на соответствующие международно-правовые установления. Как было показано, в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. постановления о прокладке подводных трубопроводов, с одной стороны, и с другой – постановления о видах морской деятельности, находящихся объективно в конкуренции с трубопроводным бизнесом, прежде всего постановления об использовании морских биоресурсов, *иерархически не всегда соподчинены*. Можно, вместе с тем, определенно констатировать, что в Конвенции 1982 г. приоритет всегда отдан лишь положениям о *защите морской среды*. Это имеет важное практическое значение для целей прогнозирования исходов международных споров, возникающих между прибрежным и иным государством в связи с прокладкой подводных трубопроводов, их поддержанием в надлежащем состоянии, тем более в экологически уязвимых районах.