

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РФ

Федеральное государственное бюджетное  
образовательное учреждение высшего образования  
«Астраханский государственный университет»  
(Астраханский государственный университет)

*Кафедра английской филологии*

## Письменный перевод

*по книге “The Legal Status of the Caspian Sea”*

*выходные данные: Берлин, 2015*

*перевод стр. с 97 по 104*

для сдачи кандидатского экзамена  
по иностранному языку  
(английский)

Выполнил:

ФИО Великая Сабина Азеровна  
Кафедра политологии и международных  
отношений

Астрахань – 2020 г.

## Chapter 8 The Legal Regime of the Pipelines in the Caspian Sea

### 8.1 Pipelines in the Caspian Sea

The oil and gas resources of the landlocked Caspian region are thousands of miles away from open sea ports, from where tankers could deliver them to markets in Europe, Asia, or America.

This was one reason why a number of pipelines for the transport of liquids and gases (petroleum and natural gas from the Caspian fields) was built—namely, to transport resources overland for distances of several thousand kilometers.

As some large oil and gas deposits are located seaward of the Caspian coast, there are plans to construct offshore pipelines on the seabed of the Caspian Sea.

Whereas oil and gas production in the Caspian Sea has been increasing from year to year, the expansion of export capacity has been slow.

Many regional and global actors want to gain control of the Caspian's energy reserves and their transport routes to strengthen either own political presence in the region, to reduce their dependence on energy supplies from the Gulf region, or (as in the case of the new independent states of the Caspian states) to secure their economic development.

This complex geopolitical situation in the region impedes policy with respect to laying pipelines in the Caspian region.<sup>1</sup>

The two oil pipelines Baku–Novorossiysk (the northern route from 1997 and the second route from 2000), as well as the pipeline Baku–Supsa transport oil from the fields of Azerbaijan to the west.

The oil from Kazakhstan also flows through two lines: Atyrau to Samara in Russia, where it connects with the Russian main line, and since 2001 also through the pipeline of the Caspian Pipeline Consortium (further referred to as CPC) from the oil field Tengiz to the Russian ports of Novorossiysk and Tuapse on the Black Sea.

## Глава 8 Правовой режим нефтепроводов в Каспийском море

### 8.1 Нефтепроводы в Каспийском море

Ресурсы нефти и газа внутриматерикового Каспийского региона расположены в тысячах милях от открытых морских портов, из которых танкеры могут доставить их на рынки Европы, Азии и Америки.

Это было одной из причин, почему огромное количество трубопроводов для транспортировки жидкого топлива и газа (нефти и природного газа с территории Каспия) были проложены именно для транспортировки ресурсов по суше на расстояние в несколько тысяч километров.

Т.к. некоторые крупные месторождения нефти и газа расположены в морском побережье Каспийского моря, планируется прокладка зарубежных трубопроводов по дну Каспийского моря.

Тогда как (в то время как, несмотря на то, что, поскольку, принимая во внимание) объемы добычи нефти и газа в Каспийском море растут с каждым годом, рост же экспортного потенциала замедлен.

Множество региональных и глобальных акторов хотят получить контроль над каспийскими энергетическими запасами, а также над их транспортными маршрутами для того, чтобы усилить собственное политическое присутствие в регионе, уменьшить зависимость от энергетических поставок региона Персидского залива, или (как в случае с новыми независимыми государствами Каспийского региона) защитить собственное экономическое развитие.

Данная сложная геополитическая ситуация в регионе препятствует политике, касающейся прокладки трубопроводов в Каспийском регионе.

Два нефтепровода Баку-Новороссийск (северный маршрут проложен в 1997 и второй - в 2000), а также нефтепровод Баку-Супса транспортируют нефть с месторождений Азербайджана на запад.

Поставки нефти из Казахстана осуществляются по двум линиям: из Атырау в Самару в России, где она соединяется с главной российской линией, и с 2001 также через Каспийский трубопроводный консорциум (далее - КТК) от нефтяного месторождения Тенгиз до российских портов Новороссийска и Туапсе на Черном море.

The required expansion of the loading capacity of the two ports, however, hampers further oil transport through the Black Sea to the Mediterranean area.

An alternative to the CPC is offered by the oil pipeline Baku–Tbilisi–Ceyhan (further referred to as BTC), which is designed for the transport of oil mainly from Azerbaijan to the world market.

The idea remains very controversial of building a trans-Caspian line to deliver oil from the Kazakh Aktau field into the BTC.

The completion of other planned pipelines that could to carry Caspian resources both to the west and to the south and east, in the near future is not foreseeable for political reasons.

The Kazakhstan–China oil pipeline is China’s first direct oil import pipeline from Central Asia. It runs from Kazakhstan’s Caspian shore to Xinjiang in China.

The pipeline is owned by the China National Petroleum Corporation (further referred to as CNPC) and the Kazakh oil company KazMunayGas.

The construction of the pipeline was agreed between China and Kazakhstan in 1997.

The first section of pipeline from the Aktobe region’s oil fields to Atyrau was completed in 2003.

Currently capacity is approx. 14 million tons per year.

The pipeline is expected to reach a nominal capacity of 20 million tons per year in 2014.

The strategic importance of the Caspian deposits consists not in their actual size, but in their role in diversifying sources of energy for countries seeking resources outside the Arab region.

The transportation of Caspian resources via both the existing and the planned routes, requires the adoption of relevant provisions on their construction and operation.

Given the geographical location of the Caspian Sea as landlocked waters, the legal regime of the resource transport routes is subject to disputes between the coastal states.

Необходимое увеличение грузооборота двух портов, однако, затрудняет дальнейшую транспортировку нефти через Черное море в Средиземноморский регион.

В качестве альтернативы КТК предлагается нефтепровод Баку-Тбилиси-Джейхан (далее - БТД), которая предназначена для поставки нефти, главным образом, из Азербайджана на мировой рынок.

Идея строительства транскаспийского трубопровода для поставки нефти из казахстанского Актауского месторождения в БТД остается весьма спорной.

Завершение строительства других запланированных трубопроводов, которые могли бы перевозить ресурсы Каспия как на запад, так и на юг и восток, в ближайшем будущем не предвидится по политическим причинам.

Трубопровод Казахстан-Китай - первый прямой нефтепровод для импорта из Центральной Азии.

Он проложен от Каспийского побережья со стороны Казахстана до Синьцзяна в Китае.

Нефтепровод принадлежит Китайской национальной нефтегазовой корпорации (далее - КННК) и казахской нефтяной компании КазМунайГаз.

Прокладка нефтепровода была согласована Китаем и Казахстаном в 1997 году.

Первый сегмент трубопровода от нефтяных месторождений в Актюбинском регионе до Атырау был завершен в 2003 году.

В настоящее время его пропускная способность около 14 миллионов тонн в год.

К 2014 году ожидается увеличение условной пропускной способности нефтепровода до 20 миллионов тонн в год.

Стратегическое значение каспийских месторождений состоит не в их фактическом объеме, а в их роли в диверсификации топливных ресурсов для стран, занимающихся поиском ресурсов за пределами Арабского региона.

Транспортировка каспийских ресурсов как по существующим, так и по запланированным маршрутам, требует принятия соответствующих положений об их строительстве и эксплуатации.

Учитывая географическое положение Каспийского моря как внутриконтинентального водоема, правовой режим маршрутов транспортировки ресурсов является предметом споров между прибрежными государствами.

Much greater importance concerns the possible elaboration of legal norms defining the regime of pipelines on the seabed and underground. The final set of rules determining the oil and gas pipeline regime shall reflect international legal standards.

## 8.2 International Law on Pipelines

International law provides detailed regulation of the regime for laying submarine pipelines.

Pipelines located overland and at the bottom of the sea are defined as a means of transporting petroleum and natural gas.

The overland pipelines enjoy no special regime under international law.

Submarine pipelines are regulated according to the law of the sea.

The existing international rules concerning freedom of transport may apply to pipelines and gas lines when they are used for traffic in transit if agreed upon by the contracting states concerned.

There are merely a few treaties regulating this matter.

A number of related issues (like property, licensing, safety standards, and the environment) are regulated by the national law of the individual states.

Most transboundary overland pipelines consist of separate parts located on areas covered by the given state's sovereignty and their regime is therefore regulated by national laws.

However, it is becoming increasingly common that the transboundary pipelines are regulated by multilateral agreements.

They provide for the parties' general obligations regarding pipeline construction, non-discrimination in usage, etc., or even exact data regarding the delineation of the course for the laying of such pipelines.

The pipelines to be laid on the territory of another state for defense reasons require the permission of the state concerned.

Гораздо большую важность имеет возможная разработка правовых норм, определяющих режим трубопроводов по морскому дну и под землей.

Окончательный комплекс норм, определяющих режим нефте- и газопроводов, должен соответствовать международно-правовым нормам.

Международно-правовые нормы, касающиеся трубопроводов

Международное право предусматривает детальное регулирование режима прокладки подводных трубопроводов.

Трубопроводы, проложенные по суше и по дну моря, определяются как средство транспортировки нефти и природного газа.

В международно-правовых нормах наземные трубопроводы не имеют особого режима.

Режим подводных трубопроводов регулируется в соответствии с морским правом.

Существующие международные правила, касающиеся свободы транспортировки, могут применяться к нефтепроводам и газопроводам, если они используются для транзита, по согласованию и договоренности между заинтересованными государствами<sup>5</sup>.

Существует только несколько договоров, регулирующих этот вопрос.

Ряд связанных с этим вопросов (таких как собственность, лицензирование, стандарты безопасности и окружающая среда) регулируются национальным законодательством государств.

Большинство трансграничных наземных трубопроводов состоят из отдельных частей, расположенных на территориях, охватываемых суверенитетом того или иного государства, поэтому их режим функционирования регулируется национальными законами.

Тем не менее, все более распространяется практика урегулирования вопросов трансграничных трубопроводов посредством многосторонних соглашений<sup>6</sup>.

Они предусматривают общие обязательства сторон в отношении строительства трубопроводов, недопущения дискриминации в использовании и т. д., или даже точные координаты для определения направления прокладки таких трубопроводов.

Трубопроводы, которые должны быть проложены на территории другого государства, из соображений обороны требуют разрешения того

Initially, a state's freedom to lay submarine cables was recognized in the nineteenth century.

This was regulated for the first time in the Convention for the Protection of Submarine Cables from 1884,<sup>10</sup> and recognized as one of the freedoms of the high seas in 1927 by the *Institute de Droit International*.<sup>11</sup> The legal regime for laying and protecting submarine pipelines was set in the Convention on the High Seas of 1958 [Art. 2 (3)] and in the UNCLOS [Art. 87 para. 1 (c)].

The coastal state shall have the right to set conditions for pipelines entering its territory or territorial sea, or to establish its jurisdiction over pipelines that are from other states under its jurisdiction (Art. 79, 1–4 UNCLOS).

Subject to its right to take reasonable measures for the exploration of the continental shelf, the exploitation of its natural resources and the prevention, reduction and control of pollution from pipelines, the coastal state may not impede the laying or maintenance of such cables or pipelines.

The delineation of the course for the laying of such pipelines on the continental shelf is subject to the consent of the coastal state.

The coastal state retains the right to establish conditions for pipelines entering its territory or territorial sea, and its jurisdiction over cables and pipelines constructed or used in connection with the exploration of its continental shelf, along with exploitation of its resources and the operations of artificial islands, installations and structures under its jurisdiction.

Outside the territorial sea, states are free to lay submarine pipelines.<sup>12</sup>

When laying submarine cables or pipelines, states shall have due regard to pipelines already in place.<sup>13</sup>

или иного государства.

Первоначально право государства свободно прокладывать подводные кабели было признано в девятнадцатом веке.

Впервые оно начало регулироваться Конвенцией по охране подводных кабелей 1884 года, и признано Институтом международного права в 1927 году одним из принципов открытого моря.

Правовой режим прокладки и защиты подводных трубопроводов был установлен в Конвенции об открытом море 1958 года [Ст. 2 (3)] и в Конвенции ООН по морскому праву [Ст. 87 п. 1 (с)].

Прибрежное государство имеет право устанавливать условия для прокладки трубопроводов, проходящих по его территории или по территориальным водам, а также устанавливать собственную юрисдикцию по вопросам трубопроводов, которые находятся в других государствах, в пределах своей юрисдикции. (ст. 79, 1–4 ЮНКЛОС).

С учетом права принимать разумные меры для разведки континентального шельфа, эксплуатации его природных ресурсов и предотвращения, сокращения и контроля загрязнения от трубопроводов, прибрежное государство не может препятствовать прокладке или обслуживанию таких кабелей или трубопроводов.

Определение направления прокладки таких трубопроводов на континентальном шельфе осуществляется по согласованию с прибрежным государством.

Прибрежное государство сохраняет за собой право устанавливать условия для трубопроводов, проходящих по его территории или территориальному морю, а также свою юрисдикцию в отношении кабелей и трубопроводов, проложенных или используемых для разведки его континентального шельфа, наряду с эксплуатацией его ресурсов и искусственных островов, установок и сооружений под его юрисдикцией.

За пределами территориального моря государства могут свободно прокладывать подводные трубопроводы<sup>12</sup>.

При прокладке подводных кабелей или трубопроводов страны должны соответствующим образом учитывать ранее проложенные трубопроводы<sup>13</sup>.

In particular, the possibility to repair existing cables or pipelines shall not be prejudiced.

In case of interruption or damage to a submarine pipeline by the owner of another submarine pipeline the repair costs incurred by the pipeline owners must be carried by him.<sup>14</sup>

The freedom to lay submarine pipelines—including the laying of new pipelines as well as repairing the old—as well as to enjoy other freedoms of the high seas shall be exercised by states with due regard to the interests of other states enjoying similar freedoms on the high seas and to those states' rights with respect to activities in the Area.<sup>15</sup>

A state's right to lay pipelines on the continental shelf and respectively on the seabed of the exclusive economic zone is limited by the following rights of the coastal state: to take reasonable measures for the exploration of the continental shelf, the exploitation of its natural resources, and the prevention, reduction, and control of pollution from pipelines<sup>16</sup> and the coastal state's consent for the delineation of the course for the laying of such pipelines on the continental shelf (Art. 79 Abs. 3 UNCLOS).

In the areas where the Exclusive Economic Zone was established above the continental shelf the legal regime of continental shelf prevails.

This applies except when the Exclusive Economic Zone exceeds the seaward limits of the continental shelf, as in such a territory the regime of the high seas is applicable (Art. 58. Abs. 1, 2 UNCLOS).

The right of the coastal state to take reasonable measures for the prevention, reduction, and control of pollution from pipelines includes its right to conduct an inspection and the imposition of safety standards.

The pipes require pumping stations for their proper functioning.

A safety zone will therefore be created around them.

The maritime pipeline regime for the land-locked countries is a special case.

В частности, не должна быть поставлена под угрозу возможность ремонта существующих кабелей или трубопроводов.

В случае прерывания или повреждения подводного трубопровода владельцем другого, он должен возместить расходы на ремонт, понесенные владельцами трубопровода<sup>14</sup>.

Свободная прокладка подводных трубопроводов, включая прокладку новых и ремонт старых, а также реализация других прав в открытом море, осуществляется государствами с должным учетом интересов других государств, обладающих аналогичными свободами в открытом море, и с уважением к правам этих государств в отношении деятельности в регионе.

Право государства на прокладку трубопроводов на континентальном шельфе и, соответственно, на морском дне особой экономической зоны, ограничивается следующими правами прибрежного государства: возможностью принимать разумные меры по разведке континентального шельфа, эксплуатации его природных ресурсов, по предотвращению, сокращению и контролю за загрязнением от трубопроводов<sup>16</sup> и согласием прибрежного государства на определение направления прокладки таких трубопроводов на континентальном шельфе (Ст. 79 П. 3 ЮНКЛОС).

В районах, где особая экономическая зона была создана над континентальным шельфом, превалирует правовой режим континентального шельфа.

Это положение применяется, за исключением случаев, когда особая экономическая зона выходит за пределы морских границ континентального шельфа, поскольку на такой территории действует режим открытого моря (Ст. 58. П.1,2 ЮНКЛОС).

Право прибрежного государства принимать необходимые меры по предотвращению, сокращению и контролю загрязнения из трубопроводов включает в себя право на проведение инспекции и введение стандартов безопасности.

Для правильной работы труб требуются насосные станции.

Поэтому вокруг них будет создана безопасная зона.

Особым случаем является режим морских трубопроводов для внутриконтинентальных

Land-locked states are those countries which have no access to the sea coast.

Their geographic location hampers their participation in world trade because they need to trade at a great distance from the sea, thus causing relatively high costs.

Securing free and unfettered access to the high seas is of great significance for the landlocked countries, which in turn is connected with the transit issue.

Both persons and property, which originate from a land-locked state or shall arrive at its territory, must cross the territory of another state, which matter can cause numerous legal, political, and administrative difficulties.<sup>20</sup>

Not all international agreements that guarantee the freedom of transit extend to the rights of landlocked countries to lay pipelines, securing the contractually preferential treatment of landlocked countries.

The Barcelona Convention and the Barcelona Statute on freedom of transit, the first which has provided for freedom of transit, does not apply to laying of pipelines.

The Barcelona Convention and the Statute has a more general scope of application in comparison to the New York Convention on Transit Trade of Landlocked States of 1965 (further referred to as New York Convention of 1965).

The latest, alongside traditional means of transport, includes rules for "other" means of transport, including oil and gas pipelines, which shall be established by common agreement among the contracting states concerned, with due regard to the multilateral international conventions to which these States are parties.

UNCLOS, while defining the means of transport, states that landlocked states and transit states may, by agreement between them, include as means of transport pipelines and gas lines (Art. 124 para. 2).

стран.

Внутриконтинентальные государства - это государства, не имеющие доступ к морскому побережью.

Их географическое положение затрудняет их участие в мировой торговле, поскольку они должны торговать на большом расстоянии от моря, что приводит к относительно высоким издержкам

Обеспечение свободного и беспрепятственного доступа в открытое море имеет большое значение для внутриконтинентальных государств, что, в свою очередь, связано с проблемой транзита.

Как люди, так и имущество, страна происхождения которых является внутриконтинентальной, либо прибывающие на ее территорию, должны пересечь территорию другого государства, что может вызвать многочисленные правовые, политические и административные трудности.

Не все международные соглашения, гарантирующие свободу транзита, распространяются на право внутриконтинентальных стран на право прокладывать трубопроводы, что обеспечивает преференциальный договорной режим для стран, не имеющих выхода к морю.

Барселонская конвенция и Барселонский статут о свободе транзита, в которых впервые стала предусматриваться свобода транзита, не распространяются на процедуру прокладки трубопроводов.

Барселонская конвенция и Статут имеют более общую сферу применения по сравнению с Нью-Йоркской конвенцией о транзитной торговле внутриконтинентальных государств 1965 г. (далее именуемая Нью-Йоркской Конвенцией 1965 года.) Самые современные виды транспорта, наряду с традиционными, содержат в себе правила в отношении "других" видов транспорта, включая нефте- и газопроводы, которые устанавливаются по общему соглашению между заинтересованными договаривающимися государствами с должным учетом многосторонних международных конвенций, участниками которых они являются.

В ЮНКЛОС, определяя средства транспорта, указывается, что внутриконтинентальные государства и государства транзита могут по

Also, the GATT Agreement secures the transit right of the landlocked states (Art. V), which may be exercised by state, and not private enterprises (Art. XVII).

None of these provisions allowing the transit freedom for pipelines may be applicable to the Caspian Sea pipeline, because neither the Soviet Union itself, nor its successor states, have ever become parties to these conventions.

Therefore a particularly important role for the expansion of pipeline transit rights of the Caspian's landlocked countries is played by Energy Charter, which was signed in Lisbon on 17 December 1994 by all the states of the former Soviet Union.

Its weakness lies in the fact that Russia has not ratified the Charter.

The Energy Charter defines (Art. 1 Abs. 4, 5) oil transportation as one of the priority areas for regulation.

Its provisions are applicable to all economic activity in the energy sector, including the transportation of primary energy sources (oil and gas) and energy products.

It obliges parties to take necessary measures to facilitate the transit of energy materials and products consistent with the principle of freedom of transit and without distinction as to the origin, destination, or ownership of such energy materials and products or discrimination as to pricing based on such distinctions, and without imposing any unreasonable delays, restrictions, or charges (Art. 7. 1).

Contracting Parties shall encourage relevant entities to co-operate in: first, modernizing energy transport facilities necessary to the transit of energy materials and products; second, developing and operating energy transport facilities serving the Areas of more than one contracting party; third, applying measures to mitigate the effects of interruptions in the supply of energy materials and products; and fourth, facilitating the interconnection of energy transport facilities (Art. 7 Abs. 2).

взаимному согласию относить к транспортным средствам трубопроводы и газопроводы (Ст.124 П.2).

Кроме того, Генеральное соглашение по тарифам и торговле закрепляет право государств, не имеющих выхода к морю, осуществлять транзит (Ст. V), которое может осуществляться государством, но не частными предприятиями (Ст. XVII).

Ни одно из положений, разрешающих свободу транзита для трубопроводов, не может применяться к Каспийскому трубопроводу, поскольку ни сам Советский Союз, ни его государства-преемники никогда не были участниками данных конвенций.

Поэтому особенно важную роль в расширении прав на трубопроводный транзит прикаспийских внутриконтинентальных стран играет Энергетическая Хартия, которая была подписана в Лиссабоне 17 декабря 1994 года всеми государствами бывшего Советского Союза.

Недостаток Хартии заключается в том, что Россия ее не ратифицировала.

Энергетическая Хартия определяет (Статья 1 абз. 4, 5) транспортировку нефти как одну из приоритетных областей регулирования.

Ее положения применимы ко всей экономической деятельности в энергетической сфере, включая транспортировку источников первичной энергии (нефти и газа) и энергетических продуктов.

Она обязывает стороны принимать необходимые меры для облегчения транзита энергетического сырья и продуктов в соответствии с принципом свободы транзита и без различий в происхождении, назначении или права собственности на такое энергетическое сырье и продукты, а также без дискриминации в отношении ценообразования на основе подобных различий и без введения каких-либо необоснованных задержек, ограничений или сборов (Ст. 7. п. 1).

Договаривающиеся Стороны поддерживают соответствующие субъекты сотрудничества: во-первых, в модернизации средств транспортировки энергии, необходимых для транзита энергетического сырья и продуктов; во-вторых, в разработке и эксплуатации средств транспортировки энергии, обслуживающих Территории более чем одной Договаривающейся Стороны; в-третьих, в применении мер по



The next, very important provision states that in the event that transit of energy materials and products cannot be achieved on commercial terms by means of energy transport facilities, the contracting parties shall not place obstacles in the way of new capacity being established, except as may otherwise be provided in applicable legislation regarding environmental protection, land use, safety, or technical standards (Art. 7. 4).

However, a party through whose territory primary energy sources and energy products can be routed in transit, is not obliged to permit the construction or modification of energy transport facilities or a new or additional transit through existing energy transport facilities in case when it would endanger the security or efficiency of its energy systems, including the security of supply (Art. 7 Abs. 5).

A special system of dispute settlement described in the Charter may be applicable only following the exhaustion of all relevant contractual or other dispute resolution remedies previously agreed between the Contracting Parties involved in the dispute (Art. 7 Abs. 7).

### 8.3 Future Regulations on Pipelines in the Caspian Sea

The pipeline regime in the Caspian Sea has never been subject to separate interstate regulation.

It is the draft of the status convention, which for the first time will regulate this regime.

The Draft Caspian status convention is—albeit indirectly— following law of the sea provisions. “Contracting states may lay submarine cables and pipelines on the bottom of the Caspian Sea. [proposed by Azerbaijan, Kazakhstan and Turkmenistan] in accordance with this Convention, international legal standards and agreed

уменьшению последствий перебоев в поставках энергетических материалов и продуктов; и, в-четвертых, в содействии объединению энергетических транспортных систем (Ст. 7 Абзац 2).

Следующее, очень важное положение гласит, что в случае, если транзит энергетического сырья и продуктов не может быть осуществлен на коммерческих условиях с помощью энергетической транспортной системы, договаривающиеся стороны не должны создавать препятствий на пути создания новых производственных мощностей, если иное не предусмотрено действующим законодательством в области охраны окружающей среды, землепользования, безопасности или технических стандартов (Ст. 7. п. 4).

Однако сторона, через территорию которой могут осуществляться транзитные перевозки первичных энергоносителей и энергопродуктов, не обязана разрешать строительство или модификацию объектов транспортировки энергоносителей, а также нового или дополнительного пути транзита через существующие системы транспортировки энергоносителей в случае, если это поставит под угрозу безопасность или эффективность ее энергосистем, в том числе стабильность энергоснабжения (Ст. 7 П. 5).

Специальная система урегулирования разногласий, предусмотренная в Хартии, может применяться только в случаях, если исчерпаны все соответствующие договорные или иные средства урегулирования, ранее согласованные между Договаривающимися Сторонами, вовлеченными в спор (Ст. 7 П. 7).

### 8.3 Будущее нормативно-правовое регулирование трубопроводов в Каспийском море

Режим трубопроводов в Каспийском море никогда не был субъектом отдельного межгосударственного регулирования.

Впервые он будет регулироваться проектом конвенции о правовом статусе.

Проект конвенции о статусе Каспия - хотя и косвенно - следует положениям морского права. "Договаривающиеся государства могут прокладывать подводные кабели и трубопроводы по дну Каспийского моря. [предложение Азербайджана, Казахстана и Туркменистана] в соответствии с настоящей Конвенцией,

economic standards" [Art 13 (2), Section 1] [proposed by Iran]

"The delineation of the course for the laying of such pipelines is subject to the consent of the state party, if the submarine pipe is to be laid through the mining site of the coastal state." [Art 13 (2), paragraph 2] [proposed by Azerbaijan, Kazakhstan and Turkmenistan]

"Nothing affects the right of the state parties to establish conditions for laying pipelines entering their mining sites on the seabed" [Art. 13(2) Abs. 3][proposed by Azerbaijan, Kazakhstan, Iran and Turkmenistan]

Regarding the laying of a trans-Caspian pipeline the state parties differ seriously in their positions.

Provisions proposed by Iran together with Russia are not compatible with existing international law norms regarding the laying of submarine pipelines.

"Contracting states may lay submarine cables and pipelines on the bottom of the Caspian Sea" [Art. 13(2) Abs. 1] [proposed by Russia and Iran]

"States Parties establish conditions for the laying of technological pipelines in their own sectors or their zones at the seabed of the Caspian Sea" [Art. 13 (2) Abs. 2][proposed by Russia and Iran]

"The Contracting states may lay submarine main pipelines on the floor of the Caspian Sea, under the condition that an ecological expertise of these projects will be approved by all the coastal countries.

The state laying the pipeline shall bear material responsibility for damages caused to the other Parties and to the marine environment occurring due to break up of the pipeline" [Art. 13(2) Abs. 3] [proposed by Russia and Iran]

Iran and Russia rule out the possibility of a unilateral decision with regard to the laying of a trans-Caspian pipeline.

Russia's position on the division of the Caspian Sea into Zones of National Jurisdiction, where coastal states' rights have not sovereign character, excludes

международными правовыми нормами и принятыми экономическими стандартами" [Статья 13 (2), Раздел 1] [предложена Ираном].

"Определение направления прокладки таких трубопроводов осуществляется с согласия государства-участника, если подводный трубопровод будет проложен через район добычи месторождений прибрежного государства". [Ст. 13 (2), параграф 2] [предложена Азербайджаном, Казахстаном и Туркменистаном]

"Ничто не влияет на право государств-участников устанавливать правила прокладки трубопроводов, проходящих через участки добычи, на морском дне" [Ст. 13(2) абзац 3] [предложена Азербайджаном, Казахстаном, Ираном и Туркменистаном].

Что касается прокладки транскаспийского трубопровода, то позиции сторон по данному вопросу серьезно расходятся.

Положения, предложенные Ираном совместно с Россией, не совместимы с существующими нормами международного права, касающимися прокладки подводных трубопроводов. "Договаривающиеся государства могут прокладывать подводные кабели и трубопроводы по дну Каспийского моря" [Ст. 13(2) абз. 1] [предложение России и Ирана].

"Государства-участники устанавливают условия для прокладки технологических трубопроводов в своих секторах или зонах на дне Каспийского моря" [Ст. 13 (2) абз. 2] [предложение России и Ирана].

"Договаривающиеся государства могут прокладывать подводные магистральные трубопроводы по дну Каспийского моря при условии, что экологическая экспертиза этих проектов будет одобрена всеми прибрежными странами.

Государство, прокладывающее трубопровод, несет материальную ответственность за ущерб, причиненный другим Сторонам и морской среде, возникший в результате повреждения трубопровода" [Ст. 13(2) абз. 3] [предложение России и Ирана].

Иран и Россия исключают возможность одностороннего принятия решения о прокладке транскаспийского трубопровода.

Позиция России по разделу Каспийского моря на зоны национальной юрисдикции, где права прибрежных государств не носят суверенного

coastal states' privileges recognized by UNCLOS regarding rights on laying the pipelines.

Azerbaijan, Kazakhstan, and Turkmenistan represent the position that each of the coastal states exercises the right to lay submarine trans-Caspian pipeline.

Such a right shall be based on an agreement concluded exclusively between states whose seabed mining site is crossed by the routes of pipelines.

This proposal complies with the provisions of UNCLOS relating to the rights and obligations of states on the laying of submarine pipelines.

It requires the consent of the respective coastal state (Art. 79 Abs. 3) because nothing must affect the right of the coastal state to establish conditions for pipelines entering its territory, or its jurisdiction pipelines constructed.

The Draft Caspian Status Convention states that the regime of the pipelines in the Caspian Sea shall be designed according to the requirements of both: standards of the law of the sea and rules reflected in the Draft of the future convention.

This provision does not allow deriving the final standards for pipelines as long as the coastal states represent entirely diverging views with respect to the legal division of the Caspian Sea into maritime zones which define the coastal states' fundamental right regarding the laying of pipelines.

#### Conclusions

Although the oil and gas resources of the Caspian Sea are sufficient, their transportation to world markets requires enhancement.

The most suitable form for doing so is to ship the resources over a waterway, which is limited in the case of the Caspian region, or to use pipelines.

The existing network of pipelines from the Caspian Sea shall be extended, and this requires application of international legal standards.

характера, исключает признанные ЮНКЛОС привилегии прибрежных государств в отношении прав на прокладку трубопроводов.

Азербайджан, Казахстан и Туркменистан придерживаются позиции, согласно которой каждое из прибрежных государств может осуществить право на прокладку подводного транскаспийского трубопровода.

Такое право основывается на соглашении, заключенном исключительно между государствами, по участкам разработки морского дна которых проходят маршруты трубопроводов.

Это предложение соответствует положениям ЮНКЛОС о правах и обязанностях государств, касающихся прокладки подводных трубопроводов.

Оно требует согласия соответствующего прибрежного государства (Ст. 79 П. 3), поскольку ничто не должно затрагивать права прибрежного государства на установление условий для трубопроводов, проходящих по его территории, или на строительство трубопроводов, находящихся под его юрисдикцией.

Проект Конвенции о статусе Каспийского моря гласит, что режим трубопроводов в Каспийском море должен быть разработан в соответствии как с требованиями стандартов морского права, так и с положениями, отраженными в проекте будущей конвенции.

Данное условие не позволяет выработать определенные стандарты для трубопроводов до тех пор, пока прибрежные государства демонстрируют совершенно различные точки зрения на юридическое разделение Каспийского моря на морские зоны, что определяет основное право прибрежных государств, касающееся прокладки трубопроводов.

#### Выводы

Хотя запасов нефти и газа Каспийского моря достаточно, способы их транспортировки на мировые рынки требуют расширения.

Наиболее подходящим способом является транспортировка ресурсов по водному пути, который ограничен в случае Каспийского региона, либо использование трубопроводов.

Существующая сеть трубопроводов из Каспийского моря должна быть расширена, что требует применения международных правовых норм.

In the case of land pipelines there are different legal frameworks available, such as the Energy Charter of 1994, where also the newly independent riparian states are party to.

In the case of the maritime pipelines which are to pass through the Caspian Sea, the law of the sea would be respectively applicable.

It would be recommendable to place the future legal regime for the Caspian Sea together with the fundamental rules of the law of the sea.

The legal regime of Caspian maritime pipelines has never been subject to interstate agreements.

It was subordinated only to the general practice of the Caspian states in regulating the use of the Caspian Sea.

Nowadays, it is only a Draft Caspian Status Convention which shall define the future legal framework for the maritime pipeline regime.

The challenge related to the settlement of this issue is, as in the case of other legal regimes for use of the Caspian Sea, related to the undefined status of the Caspian Sea.

There is still no agreement between the coastal states whether and which parts of the Caspian Sea shall be covered by the coastal states' sovereignty or respective sovereign rights, as would allow the coastal states to freely build transboundary Caspian pipelines.

Что касается сухопутных трубопроводов, то существуют различные правовые рамки, такие как Энергетическая Хартия 1994 года, к которой также присоединились новые независимые прикаспийские государства.

В случае морских трубопроводов, которые должны проходить через Каспийское море, будет применяться морское право.

Было бы целесообразно совместить будущий правовой режим Каспийского моря с основополагающими нормами морского права.

Правовой режим прикаспийских морских трубопроводов никогда не был предметом межгосударственных соглашений.

Он подчинялся только общей практике прикаспийских государств регулирования использования Каспийского моря.

В настоящее время существует только проект Конвенции о статусе Каспия, который должен определить будущую правовую базу режима морских трубопроводов.

Проблема, связанная с урегулированием этого вопроса, как и в случае с другими правовыми режимами использования Каспия, связана с неопределенным статусом Каспийского моря.

Между прибрежными государствами до сих пор нет согласия в том, на какие части Каспийского моря распространяется суверенитет прибрежных государств или соответствующие суверенные права, так как это позволило бы прибрежным государствам свободно строить трансграничные каспийские трубопроводы.