

Режим трансграничных месторождений: применимость международно-правовых положений о транзите

Зикирходжаев Л.Д.*

Трансграничными называются такие месторождения полезных ископаемых, которые пересекаются границей (или границами) действия суверенитета государств (если речь идет о государственной территории) или их суверенных прав (если речь идет о недрах континентального шельфа)¹

Раньше и в случаях наличия трансграничных месторождений государство их осваивало и использовало чаще всего без заключения международного договора с другим государством, на территории которого эти трансграничные зоны простираются. В этой связи советский юрист-международник Б.М. Клименко еще в 1974 г. отмечал, что при производстве «горных работ и работ по изысканию минеральных ископаемых в непосредственной близости от границы на каждой стороне действуют собственные правила. Однако эти работы должны вестись таким образом, чтобы они не причиняли ущерба территории другой стороны»²

Такой была и договорная практика СССР с сопредельными странами о государственной границе. Так, в договоре с Чехословакией от 30 ноября 1956 г. предусмотрено: «Работы по изысканию и эксплуатации минеральных ископаемых в непосредственной близости от линии границы должны вестись таким образом, чтобы они не причиняли ущерба территории другой стороны» (ст. 22)³

Однако уже в конце 1950-х годов обозначилась, а в настоящее время стала преобладающей другая практика: исполнение заинтересованными государствами соответствующих договоров, предусматривающих положения об освоении и эксплуатации трансграничных зон. В качестве примеров таких соглашений называют как многосторонние международные договоры (*Соглашение о сотрудничестве в области изу-*

* Зикирходжаев Лазис Дильшадович – аспирант кафедры международного права МГИМО (У) МИД России.

¹ D. B. Keto. Law and Offshore Oil Development. Praeger Publishers. New-York, London, Svdnev, Toronto. 1978. P. V

² Б.М. Клименко. Государственная территория. М., 1974. С. 82.

³ Б.М. Клименко. Там же.

чения, развития и использования минерально-сырьевых ресурсов 1997 г., Соглашение о приграничном сотрудничестве в области изучения, освоения и охраны недр 2001 г. и др.), так и, чаще, двусторонние – о сотрудничестве в освоении трансграничных минеральных ресурсов: Соглашение между Бахрейном и Саудовской Аравией 1958 г., Соглашение между Катаром и Объединенными Арабскими Эмиратами 1969 г., Соглашение между Великобританией и Норвегией 1975 г., Соглашение между Австралией и Папуа Новая Гвинея 1978 г., Соглашение между Исландией и Норвегией 1981 г., Соглашение между Австралией и Индонезией 1989 г., Соглашение между Великобританией и Данией 1999 г. и др.

Независимо от того, эксплуатируются ли трансграничные зоны на основе международного договора или же они осваиваются обособленно каждым государством, в пределах государственной территории или континентального шельфа которого есть участки трансграничных зон, возникает важный вопрос о транзите. Действительно, для доступа государств к месторождению и от него, в т. ч. в целях его разработки, а также для связанной с ней транспортировки грузов необходимо пересекать международные границы. В настоящей работе в этой связи исследуется вопрос: наличествуют ли международно-правовые обязательства о предоставлении в обозначенных целях права транзита – через районы своей юрисдикции или через свои государственные территории.

1. Многосторонние международные договоры.

1.1 Барселонская конвенция 1921 г. и Статут о свободе транзита⁴

Согласно Преамбуле этой Конвенции, государства-участники намерены «провозгласить право свободного транзита и осуществлять регулирование такого транзита в качестве одного из лучших способов развития сотрудничества между государствами» Это положение, однако, как следует из ст. 6 Статута, не рассматривалось как норма общего международного права, применимая и к государствам, не являющимся участниками Барселонской конвенции. Действительно, по смыслу ст. 6 государства-участники не обязаны предоставлять свободный транзит всякому третьему государству, за исключением случая, когда «одним из заинтересованных государств-участников показаны убедитель-

⁴Текст см.: Convention and Statute on Freedom of Transit. Barcelona, 1921-7 League of Nations Treaty Series, 11.

ные доводы» в пользу такого транзита. Транзит предоставляется не бесплатно, но тарифы за транзит должны быть, согласно ст. 4 Статута, «разумными» (reasonable). Согласно ст. 2 Статута, государства-участники обязаны способствовать свободному транзиту по железнодорожным и водным путям, удобным для международного транзита. Они вправе принять меры обеспечения безопасности путей, средств сообщения и других своих интересов, относящихся к транзиту (ст. 5 Статута).

Статья 3 Статута предусматривает, что кроме сборов для покрытия расходов на управление и надзор в связи с транзитом государства-участники не должны и не вправе устанавливать какие-либо специальные сборы за транзит.

Остается открытым вопрос о том, можно ли считать эти зафиксированные в Барселонской конвенции 1921 г. юридические предписания обычными нормами современного международного права и в этом качестве применяемыми ко всякому транзиту, в т.ч. такому, при котором пересекаются не только государственные границы, но и разграничительные линии между континентальными шельфами – если речь идет о транзите грузов одного государства посредством трубопровода, проложенного на континентальном шельфе другого государства.

1.2. Женевские морские конвенции 1958 г. и Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.

К режиму транспортировки углеводородов из трансграничных месторождений посредством трубопроводов, проложенных на континентальном шельфе, несомненно, применимы положения Конвенции о континентальном шельфе 1958 г. и Конвенции об открытом море 1958 г., относящиеся к прокладке подводных трубопроводов. В целом их содержание и вопросы толкования уже исследованы, в частности в докладе проф. А.Н. Вылегжанина, представленном на Международной конференции в МГИМО в октябре 2005 г.³ Речь идет, как отмечено, о применимых нормах Женевских морских конвенций 1958 г. Согласно ст. 4 Конвенции о континентальном шельфе, принятой на I Конференции ООН по морскому праву в 1958 г., прибрежное государство «не может препятствовать прокладке или поддержанию

³ См., например, доклад проф. А.Н. Вылегжанина «Комплексное управление прибрежными зонами и морские трубопроводы: международно-правовые вопросы», представленный на Международной конференции «Международные нефтегазопроводы: право, геополитика, экономика», состоявшейся в МГИМО 6 октября 2005 г.

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» 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» В этой же 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, как отмечено в докладе, общий принцип права “*prior tempore fortior jure*” 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 по морскому праву, принятой в 1982 г. по результатам 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. Далее в этой статье предусмотрены ограничения этого права: 1) прокладка трубопровода не должна затрагивать суверенные права прибрежного государства над континентальным шельфом в целях разведки и разработки его природных ресурсов; 2) прибрежное государство имеет право принимать разумные меры предотвращения загрязнения 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» 3) трасса для

прокладки подводных трубопроводов на континентальном шельфе определяется только с согласия прибрежного государства (п. 3 ст. 79); 4) 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)⁶

В указанном докладе выделено два содержательных правила (объединенных в один пункт данной статьи): а) право прибрежного государства устанавливать условия прокладки (в т.ч. иностранными инвесторами или государствами) трубопроводов и кабелей, проходящих по его суше, дну внутренних морских вод, дну 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. При этом союз «или» 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 связи⁷. При таком изменении целей использования трубопровода возможно изменение юрисдикции одного государства (например, проложившего трубопровод) на юрисдикцию другого государства – прибрежного.

Обращено также внимание на п. 5 ст. 79, которым 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 воспроизведено правило, содержащееся в ч. 3 ст. 26 Конвенции об открытом море 1958 г.)⁸

1.3 Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных стран 1965 г.

История согласования проекта указанной конвенции и ее содержание подробно исследованы д-ром юрид. наук В.В. Голицыным⁹

⁶ Вылегжанин А.Н. Там же.

⁷ Вылегжанин А.Н. Там же.

⁸ Вылегжанин А.Н. Там же.

⁹ Голицын В.В. Внутриконтинентальные государства и международное морское право. М., 1978. С. 22-27

Но в указанной книге предметно не характеризовались те особенности этой конвенции, которые имеют значение в рамках рассматриваемой темы.

Во-первых, как общее правило, данная конвенция не применима к трубопроводам, что четко выражено определением «средства транспорта», предусмотренным в ст. 1. Вместе с тем стороны могут специально договориться о включении нефте- и газопроводов в понятие «средства транспорта». Исходя из объекта и цели этой Конвенции, речь может идти только о трубопроводах к месторождениям минеральных ресурсов на суше, но не на континентальном шельфе.

Во-вторых, ст. 2 Конвенции установлено правило о «свободе транзита». Это правило дополнено принципом «недискриминации» и «запрета на перебой транзита». Исключениями являются случаи, когда защищаются «существенные интересы безопасности» государства – участника Конвенции (ст. 11), а также случаи «чрезвычайных обстоятельств». Как будет показано ниже, указанные ключевые элементы режима транзита: принцип его свободы на согласованных условиях, принцип недискриминации, запрет на произвольное препятствование транзиту – характерны и для других международных договоров.

1.4 ГАТТ-1947 и ГАТТ-1994

Содержание и значение Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ) как неотъемлемой части Соглашения о Всемирной торговой организации уже неоднократно описаны в юридической литературе, в том числе в учебниках по международному праву¹⁰. В рамках рассматриваемой темы ключевое значение имеет толкование статьи V ГАТТ, причем эта статья одинаково сформулирована как в ГАТТ-1947, так и в ГАТТ-1994.

Согласно этой статье:

– действует «свобода транзита через территорию каждой Договаривающейся стороны», конкретно – «по путям, наиболее подходящим для международного транзита»;

– договаривающаяся сторона вправе «требовать, чтобы транзитные перевозки через ее территорию совершались через соответствующую входную таможню»;

– транзитные перевозки нельзя подвергать «ненужным задержкам или ограничениям»;

¹⁰ См., Вылегжанин А.Н. Международное экономическое право. Раздел в учебнике «Международное право» / Отв. ред. Ю.М. Колосов, Э.С. Кривчикова. М., 2005. С. 737-756.

– транзитные перевозки «должны быть освобождены от таможенных пошлин и от всех транзитных или других сборов», за следующими исключениями:

а) сборов за перевозку; б) сборов, соразмерных с административными расходами, обусловленными транзитом; в) сборов, соразмерных со стоимостью предоставляемых услуг;

– перевозка груза через территорию договаривающейся стороны является транзитной, если она «является лишь частью полного пути, начинающегося и заканчивающегося за пределами границы Договаривающейся стороны, через территорию которой совершается движение груза»,

– к транзитным перевозкам применяется режим наиболее благоприятствуемой нации (РНБ)¹¹

1.5 Договор к Энергетической хартии 1994 г.

Применение правила о свободе транзита, предусмотренного в ГАТТ, к отношениям России, возникающим при трубопроводной транспортировке углеводородов, в том числе из мест разработки трансграничных минеральных ресурсов, может быть оспорено хотя бы потому, что Россия не является участником Соглашения о ВТО/ГАТТ

В отличие от этого Соглашения, в Договоре к Энергетической хартии Россия участвует, хотя и на временной основе¹² Вступивший в силу в 1998 г. Договор к Энергетической хартии Россия (которая в 1994 г. наряду с другими 50 государствами подписала) не ратифицировала. Тем не менее в силу положений Венской конвенции о праве международных договоров 1969 г., относящихся к временному применению, Россия имеет по этому Договору права и несет обязанности.

¹¹ Проф. В.М. Шумилов более кратко излагает содержание этого правила: «Статья V провозглашает принцип свободы транзитных перевозок. Государства должны освобождать такие перевозки от всех таможенных пошлин, транзитных сборов, кроме сборов, соразмерных административным расходам и стоимости предоставленных услуг. Механизм РНБ распространяется на транзитные перевозки (п. 5)». Шумилов В.М. Международное экономическое право. М., 2003. С. 283.

¹² Об этом Договоре см. статьи А.Н. Вылегжанина: «Договор к Энергетической хартии». «Европейская Энергетическая хартия». «Протокол к Энергетической хартии по вопросам энергетической эффективности и соответствующим экологическим аспектам» – в книге «Правовой режим минеральных ресурсов»: Словарь / Под ред. А.А. Аренса, В.Ж. Аренса, А.Н. Вылегжанина. М., 2002. См. также: Шилова Н.Л. Международно-правовое регулирование сотрудничества государств в области энергетики на основе Договора к Энергетической хартии: участие и перспективы Российской Федерации». Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2005.

Анализ этого Договора в рамках рассматриваемой проблемы позволяет заключить, что это первый многосторонний межгосударственный договор, в котором предусмотрены правила о транзите энергоносителей. Они сведены в ст. 7 Договора, толкование которой исключительно важно в рамках рассматриваемой темы.

Согласно ст. 7 Договора, «транзит» означает:

1) перемещение *через* территорию договаривающейся стороны для целей погрузки и разгрузки энергетических материалов и продуктов, происходящих с территории другого государства и предназначенных для территории третьего государства, при условии, что хотя бы одно из последних является договаривающейся стороной;

2) перемещение *через* территории договаривающейся стороны энергетических материалов и продуктов, происходящих с территории другой договаривающейся стороны и предназначенных для территории этой другой стороны, если только данные стороны не решат иначе.

В данном Договоре «территория» означает не только «государственную территорию», но и, например, континентальный шельф (в силу п. 10 ст. 1 Договора). Это указывает на широту сферы применения положений о транзите, предусмотренных Договором.

Их содержание можно представить по следующей схеме.

А. *Правила о свободе транзита* сформулированы не столь императивно, как соответствующие правила ГАТТ, охарактеризованные выше.

Вместо правила ГАТТ о свободе транзита здесь зафиксировано не столь жесткое обязательство договаривающихся сторон принимать «необходимые меры для обеспечения транзита энергетических материалов и продуктов в соответствии с принципом свободы транзита» (п. 1 ст. 7 Договора).

В. *Правило о недискриминации* применимо к тарифам: они не должны зависеть от происхождения энергетических материалов и продуктов; от места их назначения; от их владельца.

С. *Национальный режим транзитным материалам и продуктам, а также сооружениям для транспортировки энергии* – это своеобразная новелла для такого рода объектов правоотношений, возникающих из многостороннего договора.

Договором предусмотрено обязательство его сторон, чтобы их национальные законы и правила о транспортировке энергетических материалов и продуктов, а также об использовании сооружений для транспортировки энергии не проводили различия между а) тран-

зитными материалами и продуктами и б) теми, которые происходят со своей территории. Исключения возможны только на основе «действующего международного соглашения»

Упомянутый здесь термин «сооружения для транспортировки энергии» означает, согласно Договору, магистральные трубопроводы «высокого давления» высоковольтные системы и линии электропередачи; магистральные нефтепроводы; угольные пульпопроводы; нефтепродуктопроводы; другие стационарные объекты, специально предназначенные «для перемещения энергетических материалов и продуктов» (п. 10 б ст. 7 Договора).

Договором регулируются базовые отношения, обусловленные транзитом, в связи с: а) доступом к нему, б) его условиями¹³

Доступ, по смыслу Договора, обеспечивается: 1) использованием существующей инфраструктуры; 2) созданием новой.

При этом, по смыслу Договора, второе осуществить юридически сложнее. Более того, Договаривающиеся Стороны обязаны обеспечивать «сложившиеся потоки энергетических материалов и продуктов» Но Договаривающаяся Сторона, «через территорию которой может осуществляться транзит», не обязана «разрешать строительство или модификацию сооружений для транспортировки энергии» или «новый или дополнительный транзит через существующие» такие сооружения.

Надо заметить, что ни Договор, ни указанный зарубежный толкователь Договора не отвечают на вопрос: обязано ли государство, через территорию которого осуществляется транзит, например по трубопроводу, разрешать ремонт такого трубопровода?

На этот вопрос, скорее всего, надо ответить положительно по двум причинам. Во-первых, такое обязательство есть даже и при менее социально значимых ситуациях. Например, договаривающаяся сторона не должна, в общем случае, «препятствовать созданию новых мощностей», если транзит невозможно осуществлять на коммерческих условиях с помощью существующих сооружений для транспортировки энергии (п. 4 ст. 7 Договора). Тем более она не должна препятствовать ремонту существующих сооружений. Во-вторых, препятствование ремонту ведет к повышению аварийности и, в числе других негативных последствий, увеличивает риск загрязнения окружающей среды.

¹³ Эти вопросы в иностранной юридической литературе исследованы: Liesen R. Transit under the 1994 Energy Charter Treaty The CEPMLP On-line Journal. Vol. 3-7 <http://www.dundee.ac.uk/cepmlp/journal/html>.

А Договор, и особенно Протокол к Энергетической хартии по вопросам энергетической эффективности и соответствующим экологическим аспектам, исходят из приоритета предотвращения загрязнения окружающей среды.

С учетом этих соображений можно, в порядке толкования ст. 7 Договора, сделать вывод: в духе сотрудничества сторон Договора презюмируется разрешение договаривающейся стороны на ремонт существующих на ее территории сооружений для транспортировки энергии.

Этот вывод подтверждается также и более общими положениями Договора о сотрудничестве в: «модернизации сооружений для транспортировки энергии»; разработке и эксплуатации таких сооружений, когда они обслуживают «территории более чем одной Договаривающейся Стороны»; принятии мер по ликвидации последствий перебоев в снабжении энергетическими материалами и продуктами; содействии «объединению сооружений для транспортировки энергии»

2. Двусторонние договоры.

2.1 Соглашение между Правительством Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Правительством Королевства Норвегии о транспортировке нефти по трубопроводу от месторождения Экофиск (Ekofisk) и прилегающих районов к Великобритании, 1973 г.¹⁴

Во-первых, Соглашением предусмотрен межгосударственный механизм управления данным трансграничным трубопроводом. Поскольку нефтегазовое месторождение Экофиск находится на континентальном шельфе Норвегии, а выгоднее осуществить транспортировку извлеченной из него продукции не в Норвегию, а в Великобританию, Соглашение разрешает строительство трубопровода от месторождения к Великобритании. То есть на межправительственном уровне гарантировано согласие на реализацию этого коммерческого проекта. При этом лицензии заинтересованным компаниям выдаются и норвежским, и английским правительством, но управление трансграничным трубопроводом возложено, в соответствии с Соглашением, на норвежскую компанию. Оговорено, что тарифы на транспор-

¹⁴ Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Kingdom of Norway relating to the Transmission of Petroleum by Pipeline from the Ekofisk Field and Neighbouring Areas to the United Kingdom, Oslo, 1973, Treaty Series № 101 (1973), Cmnd. 5423.

тировку по трубопроводу должны быть «на справедливом коммерческом уровне (fair commercial rate)», и для обеспечения этого они должны быть одобрены правительством того государства, с континентального шельфа которого осуществляется транспортировка нефти.

Во-вторых, Соглашение ориентирует на оптимальное использование трансграничного трубопровода: не только для целей освоения нефтегазовых ресурсов месторождения Экофиск, но и иных месторождений – Норвегии или Великобритании. Соответственно, Соглашением предусмотрена возможность присоединения к трансграничному нефтепроводу вспомогательных (“feeder pipelines”), но при согласии норвежской компании, управляющей трансграничным трубопроводом. Кроме того, согласие на это требуется и на уровне правительств: Норвегии – если планируется транспортировать нефть с другого месторождения, находящегося на континентальном шельфе Норвегии; Великобритании – если по трубопроводу пойдет нефть от месторождения, находящегося на континентальном шельфе Великобритании.

2.2. Соглашение между Правительством Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Правительством Королевства Норвегии об эксплуатации месторождения Фригг (Frigg) и передаче от него газа в Великобританию, 1976 г.¹⁵

Данное Соглашение можно считать классическим договорно-согласованным межгосударственным механизмом использования трансграничного месторождения минеральных ресурсов, а также транспортировки углеводородов из такого месторождения.

Месторождение Фригг находится по обе стороны от линии, разграничивающей континентальные шельфы Норвегии и Великобритании. Соответственно, в части I Соглашения прописан механизм эксплуатации данного месторождения, а часть II посвящена договорному порядку транспортировки углеводородов. Конкретно – предусмотрено функционирование двух трубопроводов от трансграничного месторождения. Один находится под юрисдикцией Великобритании, другой – Норвегии. Трубопроводы находятся в собственности, соответственно, английской и норвежской компаний, к ним применяется, соответственно, национальности компании, право Великобритании или право Норвегии.

¹⁵ Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Kingdom of Norway relating to the Exploitation of the Frigg Field Reservoir and the Transmission of Gas therefrom to the United Kingdom. London, 1976. Norway № 1 (1976). Cmnd. 6491.

В отношении норвежского трубопровода, проходящего по континентальному шельфу Великобритании, применяется, в зависимости от ситуации, право Великобритании и право Норвегии. Соглашением предусмотрен единый оператор обоих трубопроводов (норвежского и английского), но его выбор определяется совместным решением двух собственников трубопроводов, одобренным на межправительственном уровне.

Соглашением предусмотрены также согласованные двумя государствами положения о стандартах безопасности, требованиях к конструкции, о защите окружающей среды, взаимной инспекции и т.д. Предусмотрен также механизм одобрения правительствами двух государств сборов, взимаемых за транспортировку углеводородов по трубопроводам от трансграничного месторождения.

2.3 Соглашение между США и Канадой о транзитных нефтепроводах, 1977 г.¹⁶

Соглашение регулирует межгосударственные отношения, связанные: 1) со строительством транзитного нефтегазопровода; 2) с его функционированием. Термин «транзитный трубопровод» означает, по Соглашению, трубопровод или любую его часть, включая относящееся к нему оборудование и вспомогательные сооружения, которые используются для транспортировки «транзитных углеводородов». Последние определены в Соглашении как углеводороды, которые транспортируются по трубопроводу, находящемуся на территории одного договаривающегося государства, которые добыты не на территории данного государства, но доставляются по трубопроводу на территорию другого договаривающегося государства.

Ключевое положение Соглашения – это запрет государственным органам договаривающихся государств принимать какие-либо меры, которые могут каким-либо образом препятствовать или создавать помехи транспортировке транзитных углеводородов (ст. II Соглашения).

Далее, ст. III Соглашения запрещает установление каких-либо сборов, налогов, иных денежных удержаний, обусловленных использованием транзитного трубопровода, кроме тех, которые применяются к внутренним (не трансграничным) трубопроводам.

Выводы. Рассмотренные международно-правовые механизмы трансграничной транспортировки минеральных ресурсов, прежде всего,

¹⁶ USA and Canada Agreement Concerning Transit Pipelines, 1977 UNTS № 16633. P. 344-345.

нефтегазовых, позволяют констатировать наличие неких общих правовых предписаний:

1) о договорном запрете государствам-участникам устанавливать какие-либо сборы с оператора трубопровода (или отправителя груза, или же получателя груза), обусловленные лишь трансграничным характером трубопровода или месторождения;

2) о запрете дискриминации – в отношении субъектов обоих видов правоотношений, а) возникших в связи с разработкой трансграничного месторождения, б) возникших в связи с сооружением или функционированием трансграничных трубопроводов;

3) о договорном подтверждении приоритета прав государства, на территории которого эксплуатируется трансграничное месторождение или с территории которого транспортируются углеводороды по трансграничному трубопроводу

Эти общие правовые решения можно шире применять при урегулировании сходных вопросов освоения трансграничных месторождений стран СНГ, а также транспортировки углеводородов по трансграничным трубопроводам.