

Ж.М. АМАНЖОЛОВ

ТРАНСПОРТИРОВКА МИНЕРАЛЬНЫХ РЕСУРСОВ АКВАТОРИИ КАСПИЙСКОГО МОРЯ

(Взгляд на вопрос на отдельном примере анализа основных международных актов
в этой области – Анкарской и Стамбульской Деклараций)

1. Главная цель Анкарской Декларации, подписанной главами пяти государств – Азербайджана, Грузии, Казахстана, Турции и Узбекистана, определена в преамбуле этого международного документа, это – необходимость принятия решения по обеспечению транспортировки разрабатываемых и добываемых на территориях этих государств запасов нефти и природного газа на мировые рынки сбыта через сеть различных и альтернативных нефте- и газопроводов. Важным основанием при принятии этого решения и в его предполагаемом согласованном осуществлении, несомненно, стала оценка вышеназванными государствами достоинств и недостатков тех или иных действующих или разрабатываемых вариантов маршрутов транспортировки энергоресурсов и соответственно выбор предпочтительных направлений. Следует также отметить, что на принятие подобного решения, безусловно повлияли и действующие нормы современного международного права, в частности, нормы Конвенции ООН по морскому праву от 10 декабря 1982 г. Так, согласно п. 2 ст. 124 этого международного договора, все вышеперечисленные пять государств, преследуя в данном случае цели транспортировки запасов нефти и природного газа на мировой рынок, имеют право рассматривать себя как государства, не имеющие выхода к морю и как государства транзита, и на основе этого могут по соглашению между собой включать в число транспортных средств трубопроводы и газопроводы¹.

Акцентируя внимание на том, что необходимо обеспечить транспортировку запасов нефти и природного газа по экономически и коммерчески выгодным сетям соответствующих нефте- и газопроводов (п. 1 Декларации), главы пяти государств подчеркивают особую роль так называемого транспортного коридора Восток - Запад, который включает в себя КТК, транскаспийскую и транскавказскую системы. В этой связи уместно отметить, что об организации сотрудничества в области "...

наиболее экономной и скорой доставки ... природного газа и нефти ... на мировые рынки, разработку и реализацию совместных проектов" главы вышеназванных государств, за исключением Грузии, заявляли и ранее. В частности во время встречи на высшем уровне, которая проходила 18-19 октября 1994 г. в Стамбуле. По итогам работы этого саммита Президенты Азербайджана, Казахстана, Турции, Узбекистана, а также, что немаловажно подчеркнуть, Туркменистана и Кыргызстана, приняли Стамбульскую декларацию, где и закрепили свое вышеупомянутое политическое решение².

Одним из главных нефтепроводов в системе функционирования энергетического коридора Восток – Запад является КТК (Каспийский Трубопроводный Консорциум) по маршруту Тенгиз – Атырау – Астрахань – Новороссийск, который был создан в 1992 г. В 1996 г. был реструктурирован. В настоящее время признается самым крупным транспортным нефтепроводом, реализованным на практике из числа многообразия предлагаемых проектов. В нем принимают участие Оман (доля участия 7%), Казахстан (19%), Россия (24%), еще 50% акций консорциума делят между собой несколько американских компаний, российско-американское, российско-британское совместные предприятия, итальянская Aqip International (N.A.) N.V., британская BG Overseas Holdings Ltd. и Kazakhstan Pipeline Ventures LLC³.

Протяженность КТК составляет 1580 км, и он был сооружен специально для транспортировки сырой нефти из месторождения Тенгиз (извлекаемые запасы которого оцениваются примерно в 11 млрд. баррелей), расположенного на западе Казахстана, в терминал Новороссийска. При этом КТК позволяет решить три главные задачи: во-первых, создает один из основных маршрутов транспортной системы для экспорта нефти с севера и северо-востока Каспийского моря, что дает Казахстану возможность стабильного и

прямого выхода на мировой рынок; во-вторых, он предполагает строительство нового трубопровода (Новороссийск – Комсомольская) и нефтетерминала в том же российском порту Новороссийска, а также последующую модернизацию уже существующего трубопровода Тенгиз – Комсомольская; и, наконец, в-третьих, самое главное – регионы государств, через которые пройдет маршрут КТК, получат налоговые поступления в свой местный бюджет и прибыль в качестве государственного сбора; а это как раз соответствует политике подписавших Анкарскую декларацию государств, в п. 1 которой они подтвердили необходимость транспортировки запасов нефти по сетям нефтепроводов с тем, чтобы поддержать свои усилия по экономическому развитию, а также для улучшения благосостояния своих народов.

Транскаспийская система, которая имеет важное политическое и транзитное значение, включает в себя несколько нефте- и газопроектов. Самым большим среди них является сооружение ТКГ (Транскаспийского газопровода) по маршруту Туркменистан – Азербайджан – Грузия – Турция – Западная Европа с пропускной способностью в 32 млрд. м³ в год. Хотя Туркменистан и не подписал Анкарскую декларацию (вернее, отказался ее подписать), такой маршрут очень ему выгоден. Обладая большими запасами природного газа, Туркменистан в данном случае предпочел бы не полагаться только на экспортный маршрут через территорию России, а мог бы продавать его напрямую за твердую валюту на западных рынках. Роль участия Казахстана в таком проекте ясно была очерчена после рабочего визита Президента Республики в Европейский Союз в декабре 2006 года, в рамках которого был подписан Меморандум о взаимопонимании в области энергетики между Европейским Союзом и Республикой Казахстан. В соответствии с достигнутой договоренностью ЕС и Казахстан намерены продвигать реализацию уже нового проекта строительства Транскаспийского газопровода, то есть через Каспийское море, который позволит осуществлять прямые поставки в Европу энергоносителей из Казахстана и, возможно, из других государств Центральной Азии – Туркменистана и Узбекистана через

Азербайджан, Грузию (Южный Кавказ) и Турцию. Реализация проекта нефтепровода по маршруту Казахстан – Туркменистан – Афганистан – Пакистан (согласованный главами этих государств путем принятия Ашгабатской декларации) с предполагаемой мощностью 50 млн. тонн нефти в год и выходом в Аравийское море не может быть достигнута до полной стабилизации политической ситуации в Афганистане. Маршрут Западный Казахстан – Китай дает возможность экспортировать каспийскую нефть на рынки Китая и государств Азиатско-Тихоокеанского региона. Однако следует отметить, что в среднесрочной перспективе Китай не в состоянии приступить к строительству этого нефтепровода. Данный проект возможен только при высоких ценах на нефть, причем окупаемость трубопровода с протяженностью 3 тыс. км. и огромными капиталовложениями (не менее 3 млрд. долларов) может быть достигнута лишь при транспортировке 40 млн. тонн в год⁴. Проект нефтепровода Казахстан – Туркменистан – Иран имеет свои экономические преимущества: его пропускная способность может составить 15-25 млн. тонн в год и предполагает короткое расстояние (1600 км, из них 200 км по территории Казахстана) для транспортировки каспийской нефти к терминалам Персидского залива. Серьезным препятствием на пути реализации этого проекта являются одобренные Конгрессом США санкции, которые могут быть применены в отношении компаний или государств, в случае, если они будут устанавливать отношения или вести переговоры с руководством Ирана по данному вопросу.

Что касается транскавказской системы, то здесь, прежде всего следует говорить о так называемом "западном" маршруте Баку – Супса (Грузия), который является на сегодняшний день главным действующим с 17 апреля 1999 г. нефтепроводом для транспортировки нефти из Азербайджана на западные рынки сбыта. Его протяженность составляет 740 км, а пропускная способность – 5-10 млн. тонн нефти в год и может составить серьезную конкуренцию другому маршруту для экспорта азербайджанской нефти – "северному" маршруту Баку – Новороссийск. Но основным экспортным трубопроводом в транскавказской системе, как это определено в

п. 3 Анкарской декларации, является еще не реализованный Каспийско-Средиземноморский проект или так называемый "южный маршрут" – нефтепровод Баку – Тбилиси – Джейхан.

Проектная пропускная способность основного экспортного трубопровода (ОЭТ) составляет один миллион баррелей в сутки, или 50 млн. тонн нефти в год, протяженность 1700 км., а стоимость варьируется от 2,5 млрд. до 4 млрд. долларов⁵. Хотя в Анкарской декларации ни сроки, ни источники финансирования проекта не были оговорены, главы трех государств – Азербайджана, Грузии и Турции 18 сентября 2002 г. приняли участие в торжественной церемонии по поводу начала работ по строительству ОЭТ, первая нефть по которому должна экспорттироваться в конце 2004 – начале 2005 г.г. Здесь же нужно обратить внимание на то, что главы государств, подписавших Анкарскую декларацию, хоть и подчеркнули в ней важность того, чтобы этот трубопровод был одинаково доступен и производителям, и транспортерам, расположенным по обеим сторонам Каспийского моря (п. 4 Декларации), он призван связать, прежде всего трех стратегических партнеров США в регионе – Турцию, Грузию и Азербайджан. Это означает, что ОЭТ, связывая месторождения нефти на Каспийском море с портами и терминалами Турции, не только позволит США диверсифицировать источники энергоносителей и ослабить зависимость от импорта нефти из государств Персидского залива, но и значительно усилить свое политическое и, безусловно, экономическое влияние на регион Кавказа. Так можно говорить потому, что маршрут трубопровода пролегает вне территории России, а сам ОЭТ явится долговременным и эффективным фактором, прочно связывающим государств – участников этого проекта – Турцию, Грузию и Азербайджан под эгидой США.

Вместе с тем, по мнению многих экспертов, следует полагать, что маршрут Баку – Тбилиси – Джейхан является экономически нерентабельным. Основанием для такого утверждения служит то обосновываемое обстоятельство, когда этот трубопровод может быть рентабельным при суточной транспортировке по нему не менее миллиона баррелей нефти. Такое количество

углеводородного сырья Азербайджан, по прогнозам, способен обеспечить лишь к 2008 г. Поэтому в последнее время США и государствами – участниками проекта предпринимаются усилия, чтобы экспортствовать по нему и казахстанскую нефть. Поскольку Казахстан выступает за многовариантный подход транспортировки нефти, распространение в данном случае влияния США и на регион Центральной Азии выглядит небезосновательным.

Далее нужно подчеркнуть, что все вышеперечисленные нефте- и газопроводы определены в п. 2 Декларации как **коммерчески приемлемые** (определенные, по-видимому, так с точки зрения равнодолевого финансового участия правительств этих государств, их национальных, а также международных (транснациональных) компаний и корпораций в их строительстве и эксплуатации), **справедливые** (следует полагать, как не ущемляющие, так и учитывающие интересы государств и других участников этих реализуемых проектов и уже функционирующих транспортных (транзитных) систем и, следовательно, обеспечивающие баланс государственных и коммерческих интересов всех заинтересованных сторон) и **не дискриминирующие** (имеется в виду, наверняка, то обстоятельство, когда главы подписавших настоящую Декларацию государств понимают, что в контексте реализации такого **чрезвычайно важного проекта**, каковым является коридор Восток – Запад, государства **региона Каспийского моря** (Азербайджан и Казахстан) и **другие государства, имеющие отношение к региону** (Турция, Грузия, Узбекистан) должны предоставлять друг другу режим наибольшего благоприятствования как минимальную норму; о национальном режиме или о других видах правового режима они также могут договориться в рамках отдельных межправительственных соглашений).

В Анкарской декларации Президенты всех пяти подписавших ее государств подтвердили свою приверженность основным принципам, закрепленным в Европейской Энергетической Хартии, принятой 17 декабря 1991 г. на международной межправительственной конференции в Гааге, оговаривающей свободную, стабильную, экологически чистую и

беспрепятственную транспортировку углеводородов. Она необходима, как это определено в Разделе I Хартии, в целях содействия развитию эффективного энергетического рынка во всей Европе и лучше функционирующего глобального рынка, учитываяющего должным образом озабоченность в области окружающей среды⁶. В этом случае Азербайджан, Грузия, Казахстан, Турция и Узбекистан, подписавшие Европейскую Энергетическую Хартию, признают, что транспортировка энергоресурсов через их территорию является, в частности, важнейшим условием для либерализации торговли ими, но при этом понимают, что транспортировка энергоресурсов должна осуществляться на условиях, обеспечивающих рентабельность и обоснованных с точки зрения экологии. В последнем случае речь идет о том, что государства должны поощрять сочетание источников энергоресурсов, нацеленных на сведение к минимуму отрицательных экологических последствий экономным и эффективным путем на основе учета ориентированных на мировой рынок цен за нефть, координации мер, связанных в энергетической (нефтяной) политикой и, что очень важно, использования новых и возобновляемых источников энергии и чистых технологий.

Раздел III Европейской Энергетической Хартии обязывает подписавшие ее государства выработать Конкретное Основное Соглашение по закрепленным в ней нормам и дополнительно развивающие эти нормы Протоколы, которые с точки зрения юридической силы должны быть обязательными. Такие международно-правовые акты были приняты государствами - участниками Хартии в виде Договора к Хартии и Протокола к ней по вопросам энергетической эффективности и соответствующим экологическим аспектам в Лиссабоне 17 декабря 1994 г. В Казахстане эти международные договоры были ратифицированы в соответствии с Указом Президента Республики от 18 октября 1995 г. (№2537).

Обязательства государств, закрепленные в Европейской Энергетической Хартии, а также в Договоре и Протоколе к ней подтверждены в более широком смысле и в п. 6 Анкарской декларации, где Президенты пяти подписавших ее государств отмечают, что транспортировка

запасов нефти и природного газа на мировой рынок посредством трубопровода является необходимым для того, чтобы избежать угрозы и опасности не только собственно в отношении окружающей среды, но и в отношении жизни, собственности и безопасности плавания в связи с потенциальным ростом потока танкерного судоходства, особенно в черноморских проливах Босфор и Дарданеллы.

Подытоживая содержание всего вышеизложенного по Анкарской декларации, можно сформулировать **следующие выводы**, основными из которых являются: **во-первых**, нефте- и газодобывающие государства – участники Декларации (Азербайджан, Казахстан, Узбекистан) вследствие географической изолированности от мировых коммуникаций находятся в зависимости от государств, территории которых приходится использовать в качестве транзита для экспорта энергоресурсов как в западном (через Грузию в Турцию, далее в Средиземноморье, Европу), так и в восточном (Афганистан, Пакистан, Китай, Иран) направлениях. Это требует обеспечить, с одной стороны, политическую стабильность на всей протяженности маршрутов транспортировки, а с другой – ряд альтернативных, независимых друг от друга путей транспортировки нефти и природного газа, чтобы гарантировать непрерывность их доставки на мировые рынки; **во-вторых**, в силу исторически сложившихся условий трубопроводные коммуникации основных государств-участников Декларации проходили по территории России. Например, транспортировка казахстанской нефти обеспечивалась за счет действия трубопровода Атырау – Самара, нефти из Азербайджана – из Баку через территорию Чечни до Новороссийска. Сегодня такое *status quo* не устраивает ни транснациональные компании (корпорации), финансирующие главным образом нефте- и газовые проекты по транспортировке минеральных ресурсов Каспия, ни политическое руководство США и ряд западных государств (Великобританию, Италию, Францию), ни государства самого Каспийского региона и ни государства, имеющие отношение к этому региону, стремящиеся по возможности обойтись без трубопроводов, пролегающих по территории России; в этом, безусловно, и заключается

причина того, почему Анкарская декларация была подписана главами Азербайджана, Казахстана и Узбекистана при присутствии министра энергетики США Б.Ричардсона, без приглашения представителей официального руководства Российской Федерации; **в-третьих**, одна из главных особенностей нынешней ситуации в Каспийском и прилегающем к нему регионе заключается в том, что геополитические факторы преобладают над экономическими; при этом в наибольшей степени геополитические соображения или так называемая "большая игра" сказываются именно в сфере транспортировки энергоресурсов, что наглядно видно на примере реализации нефтепроекта Баку – Тбилиси – Джейхан и "запрета" со стороны официального руководства США по осуществлению транспортировки каспийской нефти по маршруту Казахстан – Туркменистан – Иран (хотя в последнем случае как таковой международно-правовой проблемы строительства этого экспортного трубопровода не существует, а имеют место политические факторы, создающие препятствия по решению этого вопроса)⁷.

2. В развитие норм Анкарской декларации, где нефтепроект Баку – Тбилиси – Джейхан был признан основным экспортным трубопроводом (ОЭТ) в рамках транспортного коридора Восток – Запад, главы следующих государств – Азербайджана, Грузии, Казахстана, Турции и уполномоченный официальный представитель США подписали 18 ноября 1999 г. Стамбульскую декларацию. В этом международном акте, полностью посвященном ОЭТ, стороны отметили, что "данний проект позволит транспортировать нефть, производимую в Каспийском бассейне и Центральной Азии, через территории Азербайджанской Республики, Грузии и Турецкой Республики". В тот же день между Азербайджаном, Грузией и Турцией было подписано межправительственное соглашение о строительстве и эксплуатации ОЭТ, которое подлежит ратификации в соответствии с конституционной процедурой этих государств.

В Стамбульской декларации особо обращает на себя внимание три достигнутые между государствами-участниками политические соглашения: **во-первых**, это то, что ОЭТ остается признанным проектом в числе

"экологически надежных, безопасных и жизнеспособных коммерческих маршрутов" энергетического коридора Восток – Запад; **во-вторых**, это полноправное участие Казахстана в данном проекте, которое подтверждалось намерением Республики и ранее, и которое не затрагивает ее других, взятых на себя международных обязательств по другим проектам; и, **в-третьих**, это подписание Декларации представителем от официального руководства США, рассматривающие регион, с территории которого планируется осуществить транспортировку нефти, зоной своих национальных интересов.

В отношении того, что ОЭТ является экологически надежным, безопасным и коммерчески жизнеспособным маршрутом, необходимо сделать некоторые пояснения. Прежде всего, для такого утверждения пока, по крайней мере, в настоящее время, не имеется полных оснований. Следует в первую очередь иметь в виду, что конечная "точка" ОЭТ – морской порт Джейхан в Турции находится в опасной сейсмической зоне и поэтому вкладывать миллиарды долларов в этот район представляется рискованным. В качестве примера в этой связи можно привести тот факт, что совместное англо-американское предприятие "British Petroleum-Amoco" пока не финансирует данный проект, хотя именно оно должно стать основным инвестором по его реализации. Что касается гарантий безопасности, ОЭТ, как известно, проходит по территории государств, которые не отличаются политической стабильностью. Здесь важно назвать неурегулированный межгосударственный спор относительно Нагорного Карабаха между Азербайджаном и Арменией, проблему курдского сепаратизма на территории Турции и внутреннее политическое противостояние между Грузией и ее "непризнанными" регионами – Абхазией и Южной Осетией (а до 2005 года и с Аджарией). Препятствием в реализации проекта может стать имевший место конфликт между Азербайджаном и Туркменистаном относительно юридической принадлежности месторождений на Каспии "Азери" и "Чираг", угроза применения Ираном военной силы против Азербайджана по поводу освоения последним месторождений "Алов" и "Шарг" на морской зоне Южного Каспия. Экономическая составляющая проекта и,

следовательно, его коммерческая привлекательность тоже вызывает некоторые вопросы. Как уже было отмечено, ОЭТ имеет высокую стоимость строительства. С рынком сбыта нефти также нет определенности, поскольку пока конкретно не известны объемы и себестоимость добычи, транспортные тарифы, не известна и реальная цена ее реализации.

В Стамбульской декларации особо отмечено, что государства-участники "... приветствуют Заявление Правительства Республики Казахстан", подтверждающее ранее высказанное намерение обеспечить транспортировку значительных объемов нефти, произведенной в Казахстане, на мировые рынки через Основной экспортный трубопровод Баку – Тбилиси – Джейхан". И на самом деле в июле 1997 г. Президенты Азербайджана и Казахстана подписали в Алматы Меморандум о намерении построить трубопровод, по которому казахстанская нефть шла бы по "южному" маршруту – через Азербайджан и Грузию до турецких терминалов на Средиземном море. 18 ноября 1999 г., когда в Стамбуле одновременно проходил саммит Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе, Казахстан подписал анализируемую Стамбульскую декларацию, и тем самым еще раз официально выразил свое желание присоединиться к строительству ОЭТ.

Намерение Казахстана участвовать в этом проекте обусловлено, прежде всего его коммуникационной уязвимостью, которая рассматривается Республикой как геополитический фактор. Поэтому при выборе этого проекта нефтепровода как, впрочем, и других, Казахстан учитывает не только собственные национальные интересы, но и геополитические амбиции и противостояние таких государств, как США, Россия и Китай, а в данном случае США. Вместе с тем, как заявил Президент Казахстана, при выборе нефтепроводов Республику "... интересует практическая, а не политическая сторона вопроса" и, соответственно, "Казахстану нужно как можно быстрее и выгоднее начать транспортировку своей нефти на мировые рынки"⁸. И в этом случае было бы противоестественным, если, не участвуя в проекте ОЭТ, Казахстан стал бы ограничивать свои возможности⁹.

Однако было бы неправильным полагать, что Казахстан, решая проблему транспортировки

нефти по трубопроводу Баку – Тбилиси – Джейхан, руководствуется только экономическим интересом. Республике необходимо (как и в ее случае с Россией и Китаем), через реализацию этого проекта, установление стратегического партнерства с США.

Участие Казахстана в проекте ОЭТ в очередной раз было подтверждено 1 марта 2001 г., когда по инициативе США было создано специальное совещание представителей всех пяти государств-участников Стамбульской декларации. По итогам встречи был подписан Меморандум о взаимопонимании, предусматривающий систему транспортировки нефти уже по "новому" маршруту – Актау – Баку – Тбилиси – Джейхан. Тогда Казахстан официально заявил, что "первая" нефть с морского месторождения Кашаган (первоначально планировалось в 2005 г., теперь – в 2008 г.) будет экспортироваться по ОЭТ и что Республика окажет "все виды поддержки" этому трубопроводу. Для этого Казахстану потребуется увеличение мощностей порта Актау, что находится на восточном побережье Каспийского моря (западная часть Республики) и судоходных путей через Каспийское море, которые могут служить первым звеном транспортировки казахстанской нефти в Баку и далее до турецкого порта Джейхан.

Но следует заметить, что в настоящее время речь не идет об окончательном решении вопроса о транспортировке нефти по ОЭТ из Казахстана, так как Правительство Республики еще не подписывало никакого пакета соглашений с иностранными юридическими лицами, которые осуществляют свою хозяйственную деятельность на территории страны, об их участии в проекте. Проблема заключается в том, что пока не разработано четкой системы доставки нефти с месторождения Кашаган, а также с других казахстанских месторождений до порта Актау и оттуда до Баку.

Тем не менее, Казахстан, несмотря на эту проблему, а также на другие негативные вышеназванные факторы и причины, не способствующие обеспечению безопасности ОЭТ, заинтересован через этот проект в диверсификации маршрутов своих поставок энергоресурсов на мировые рынки и, более того, в расширении своего участия в

транснациональных региональных проектах, каковым, к примеру, как раз является трубопровод Баку - Тбилиси - Джейхан. Об этом, в частности, Президент Республики еще раз заявил во время официального визита главы Азербайджанской Республики в Казахстан 1-2 марта 2004 года, а "16 июня 2006 года Казахстан подписал соглашение с Азербайджаном о присоединении к трубопроводу Баку - Тбилиси - Джейхан, через который будет транспортироваться до 25 миллионов тонн казахстанской нефти"¹⁰.

Подписание Стамбульской декларации официальным представителем США, как уже известно, объясняется тем, что Закавказье и зона Каспийского моря выступают в качестве транзитного коридора и энергетических источников нефти и природного газа. В этой связи политика США согласно "Стратегии национальной безопасности для нового века", разработанной в 1999 г., направлена на "быстрое развитие и транспортировку на международные рынки больших запасов каспийской нефти и газа при значительном коммерческом участии США"¹¹. Для реализации этой политики, кстати говоря, была учреждена должность специального советника Президента и Государственного секретаря США по энергетической политике Каспийского региона, а 16 мая 2001 г. был одобрен Энергетический план США, в котором, в частности, отмечается, что "энергетическая и экономическая безопасность США прямо зависит не только от внутренних и внешних источников снабжения энергоресурсами, но и от источников снабжения торговых партнеров США"¹². Это свидетельствует об определенном пересмотре энергетической стратегии США и значительном повороте в развитии международных отношений, в которых все более серьезную роль играют нефть и газ.

3. В заключение анализа Анкарской и Стамбульской деклараций нельзя не акцентировать внимание на юридической природе этих международных актов. В современном международно-правовом понимании оба документа можно определить как международные договоры, заключенные между государствами в письменной форме, независимо от того, как они названы. Такое определение соответствует подпункту "а" п. 1 ст.2 Венской

конвенции о праве международных договоров от 23 мая 1969 г., который гласит, что "договор" означает международное соглашение, заключенное между государствами в письменной форме и регулируемое международным правом, независимо от того, содержит ли такое соглашение в одном документе, в двух или нескольких связанных между собой документах, а также независимо от его конкретного наименования"¹³. Аналогичное основное понятие международного договора с некоторыми уточняющими элементами воспроизведено и в п. 8 ст. 1 Закона Республики Казахстан "О международных договорах Республики Казахстан", вступившего в силу с 1 августа 2005 года.

Но вместе с тем следует учитывать, что международные договоры в письменной форме подразделяются на классические (состоящие не только из названия (наименования), но и из преамбулы, основной части, заключительных положений, приложений в виде протоколов, схем, таблиц и т.д. и в этом смысле определяемые собственно как международно-правовые акты) и договоры, заключенные в упрощенной форме или, как их еще называют в международно-правовой практике, неформальные. Анкарская и Стамбульская декларации относятся к последним видам международных соглашений, так как в них, как и в совместных заявлениях, заключительных актах, хартиях, меморандумах, нотах и других видах подобных итоговых документов, нашли отражение договоренности подписавших их государств. В международном праве под данным понятием чаще всего понимаются политические нормы, а под содержащими их документами - политические соглашения. Национальные законодательства государств предельно четко определяют это понятие, к примеру, в соответствии с п. 3 еще не упраздненного Положения "О порядке реализации международных договоров Республики Казахстан и договоренностей, достигнутых в ходе встреч и переговоров на высшем и межправительственных уровнях", утвержденного Указом Президента Республики Казахстан от 9 апреля 1996 г. (в настоящее время в Министерстве иностранных дел Республики Казахстан разрабатывается новый проект данного подзаконного акта), под понятием

"договоренности", достигнутые в ходе встреч и переговоров на высшем и межправительственном уровнях понимаются обязательства и взаимопонимание, зафиксированные в вышеперечисленных и других аналогичных им документах, не имеющих международно-правового характера¹⁴.

Вышеизложенное означает, что при принятии Анкарской и Стамбульской деклараций была проявлена лишь политическая воля пяти государств, тогда как при принятии договора как международно-правового акта имеет место связь политической воли с договорной. И далее, если обе анализируемые декларации представляют собой согласование воль государств относительно содержания правил их поведения, то договоры, как правило, предусматривают согласование воль государств относительно признания этих правил в качестве норм поведения. На основе этого и Анкарская, и Стамбульская декларации не могут быть рассмотрены как международные договоры в полном смысле слова, и, следовательно, не являются юридически обязательными, поскольку согласование воль подпишавших их государств не имело в виду создание строгих, юридически обязательных норм. Но в то же время эти документы как договоренности налагаю на государств-участников международные неправовые (политические) обязательства, подлежащие выполнению, то есть в политические нормы, закрепленные в этих неформальных актах включены взаимное намерение и взаимное обязательство сторон добросовестно их соблюдать, которое, как правило, должно обеспечиваться политическими средствами.

¹ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 г. // Действующее международное право. В 3-х томах (Сост. Ю.М.Колосов и Э.С.Кривчикова). Том 3. -М.: Издательство Московского независимого института международного права, 1997. С.371.

² Стамбульская декларация от 19 октября 1994 г. // Текущий архив Министерства иностранных дел Республики Казахстан.

³ Хлопов О. Транснациональное сотрудничество в Прикаспийском регионе (перспективы и проблемы) // Саясат, сентябрь 2001. № 9. С.69.

⁴ Analytic - Аналитическое обозрение, № 1, 2002. С. 36.

⁵ Гүшер А. Острые грани каспийских проблем // Азия и Африка сегодня, № 2, 2002. С. 18.

⁶ Европейская Энергетическая Хартия от 17 декабря 1991 г. // Текущий архив Министерства иностранных дел Республики Казахстан.

⁷ Салимгерей А.А. Правовой статус Каспийского моря (проблемы теории и практики). - Алматы: Издательский дом КазГЮУ, 2003. С. 123.

⁸ Независимая газета, 2 марта 2000 г.

⁹ Там же.

¹⁰ The European Weekly " New Europe" - December, 3-9, 2006.

¹¹ A National Security Strategy For A New Century. The White House. December, 1999.

¹² Энергетический план Президента США // Текущий архив Министерства иностранных дел Республики Казахстан.

¹³ Венская конвенция о праве международных договоров от 23 мая 1969 г. // Международное публичное право. Сборник документов. Том 1. М.: Издательство БЕК, 1996. С. 68.

¹⁴ Положение "О порядке реализации международных договоров Республики Казахстан и договоренностей, достигнутых в ходе встреч и переговоров на высшем и межправительственном уровнях" (утверждено Указом Президента Республики Казахстан от 9 апреля 1996 г. № 2940) // Текущий архив Министерства иностранных дел Республики Казахстан.

Резюме

Каспий тенізі акваториясының минералды ресурстарын игеру және оларды әлемдік рыноктарға тиімді түрде тасымалдан жеткізу барлық жағалау мемлекеттері мен осы мәселе төнірегінде өз ұлттық мұдделерін көздейтін өзге де мемлекеттердің ортақ түпкі мақсатына айналып отырганы белгілі. Бұл ортада атап мыш мемлекеттер келіссөздер механизмін колдана отырып брлескен іс-шаралардың жүйесі мен оларды жүзеге асыру жолдарын қарастыруды. Олардың ішінде туындал жатқан саудаларды арнайы халықаралық құжаттар аясында реттеуге айрықша қоңыл болған отыр. Автор өз мақаласында сондай екі ерекше саяси маңызы бар құжаттардың мазмұнына жеткілікті талдау жасай отырып мемлекеттердің қозғалып отырган мәселе бойынша ұстанып отырган реңми көзқарастарына құқықтық тұрғыдан баға береді.

Summary

Development of mineral resources of the Caspian Sea aquatory and their profitable transportation to the world markets are known to be common goals of the coastline states as well as other economies pursuing their national interests. In this context, the named states are currently negotiating on mutual procedures and the ways of their implementation. A special attention is paid to, inter alia, regulation of questions arising around specific international instruments. The author gives in his article a lawyer's assessment to the states' official positions as to this problem while making an adequate analysis to the meaning of two of such instruments that bear a specific political weight.