



С. Л. Ситников

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТИРОВКИ НЕФТИ ПОСРЕДСТВОМ СИСТЕМЫ НЕФТЕПРОВОДОВ

Актуальные проблемы

- ♦ Особенности права собственности на нефть, транспортируемую посредством системы нефтепроводов
- ♦ Правовая природа договора транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов
- ♦ Специфика залога нефти, транспортируемой посредством системы нефтепроводов

ЮСТИЦ  ЮСДОПМ

Сергей Леонидович Ситников
Гражданско-правовое регулирование
транспортировки нефти посредством системы
нефтепроводов. Актуальные проблемы

Текст предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=6054938

*Гражданско-правовое регулирование транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов: актуальные проблемы / С. Л. Ситников.: Юстицинформ; Москва; 2012
ISBN 978-5-7205-1169-2*

Аннотация

Книга посвящена наиболее актуальным и до сих пор не имеющим однозначного разрешения проблемам гражданско-правового регулирования транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов. Таковые связаны как с вещно-правовыми аспектами процесса транспортировки (включая вопросы права собственности на транспортируемую нефть, его принадлежности, трансформации и перехода), так и с обязательственно-правовыми аспектами такого процесса (включая вопросы правовой природы договора транспортировки, его содержания и ряд иных).

Комплексный анализ отношений, связанных с транспортировкой нефти посредством системы нефтепроводов, рассмотрение наиболее актуальных проблем, которые возникают перед практическими работниками, а также исследователями в процессе юридической квалификации соответствующих отношений, составляют практическую ценность издания. Книга будет полезна и для судей. Также ее материалы могут использоваться при подготовке и преподавании курса гражданского права и специализированных курсов по вопросам ТЭК.

Содержание

Введение	4
Глава 1	10
§ 1. Становление российского нормативного регулирования отношений, возникающих в связи с транспортировкой нефти посредством системы нефтепроводов	10
§ 2. Современное законодательство о вопросах транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов	12
Глава 2	17
§ 1. Содержание транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов	17
§ 2. Нефтепроводы: описание и статус	21
§ 3. Особенности права собственности на нефть, транспортируемую посредством системы нефтепроводов	24
§ 4. Прекращение права собственности на нефть, транспортируемую посредством системы нефтепроводов	27
Глава 3	32
§ 1. Участники отношений, связанных с транспортировкой нефти посредством системы нефтепроводов	32
§ 2. Правовая природа договора транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов	36
Конец ознакомительного фрагмента.	38

Сергей Леонидович Ситников

Гражданско-правовое регулирование транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов: актуальные проблемы

Введение

Возникающие с течением времени и бурно развивающиеся отношения по транспортировке нефти потребовали своего юридического оформления. Такое оформление в Российской Федерации было предложено, но, несмотря на то что данная сфера общественно-экономических отношений является основой для формирования бюджета как многих частных компаний, так и соответствующих государств, существующее регулирование данных отношений носит лишь фрагментарный характер, что на практике порождает многочисленные вопросы, связанные со структурированием договорных связей и надлежащим толкованием соответствующих вопросов в случае возникновения споров между хозяйствующими субъектами, а подчас и с государством.

Это оформление изначально имело сугубо частную природу, поскольку затрагивало отношения между частными владельцами нефтепроводов и частными нефтедобывающими компаниями. По мере становления государственной монополизации отношений в рамках добычи и транспортировки нефти публичный элемент начинает оказывать свое влияние на юридические конструкции, призванные урегулировать отношения в рамках транспортировки нефти. Например, это находит свое отражение в передаче в государственную собственность разветвленной системы нефтепроводов, сооруженных на территории России, во все более жестко регулируемом порядке доступа нефтедобывающих компаний к нефтепроводу и ряде иных немаловажных для нефтедобывающих компаний моментов.

Тем не менее сегодня такая ситуация постепенно меняется, что вызвано появляющимися частными, или так называемыми промысловыми, нефтепроводами¹. Возникновение таких частных нефтепроводов, несомненно, должно означать и пересмотр сложившейся и существующей на настоящий момент юридической конструкции, оформляющей отношения по транспортировке нефти посредством системы нефтепроводов, сформированной десятилетия назад. Негативные и позитивные черты этой конструкции будут более подробно рассмотрены автором ниже. Необходимо отметить, что появление частных нефтепроводов в России носит пока фрагментарный характер. В связи с этим основная нагрузка по транспортировке нефти как в пределах России, так и за ее пределы лежит на системе магистральных нефтепроводов, эксплуатирующейся компанией с преобладающим государственным участием ОАО «АК «Транснефть». Данные обстоятельства на практике экономических отношений обуславливают обращение сторон процесса транспортировки нефти и исследователей данного вопроса к типовому договору транспортировки нефти посредством системы магистральных нефтепроводов, предлагаемому ОАО «АК Транснефть», как «хозяйном положении». В связи с этим во многом при анализе «сложившихся норм» договора

¹ Так, в 2002 г. был подготовлен к запуску в эксплуатацию частный нефтепровод в Пермском регионе. Подробнее о различии промысловых и магистральных нефтепроводов, а также связанными с такими различиями аспектами транспортировки нефти см. ниже.

транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов автор исследует и апеллирует к положениям типового договора по транспортировке нефти, предлагаемого ОАО «АК «Транснефть» своим контрагентам². Впрочем, данный факт не сужает объекта изучения, поскольку данный договор отражает во многом существующую доктрину, сложившуюся в отношении сути договора транспортировки нефти посредством системы магистральных нефтепроводов. Однако данный договор, а равно доктрина, на которой он базируется, как будет показано ниже в настоящей работе, в отдельных своих аспектах не отвечают ни правовым, ни экономическим реалиям. Кроме того, вопросы транспортировки нефти посредством системы промысловых нефтепроводов, а также связанные с этим особенности вещно-правовых и обязательствственно-правовых отношений также изучены в настоящей работе.

Следует отметить, что основными вопросами, которым посвящена настоящая работа, являются наиболее актуальные, по мнению автора, проблемы гражданско-правового регулирования транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов. При этом основная часть соответствующих проблем связана с вещно-правовыми аспектами такого процесса (включая вопросы права собственности на транспортируемую нефть, его принадлежности и перехода), а равно с обязательстваственно-правовыми аспектами такого процесса (включая вопросы правовой природы договора транспортировки, его содержания и ряда иных). При этом необходимо обратить внимание на то, что выводы, сделанные в данной работе, могут применяться и к отношениям, связанным с транспортировкой нефтепродуктов и даже газа, в силу того, что специфика технологии функционирования нефте- и газопроводов, а равно самого объекта отношений (нефтепродуктов и газа) во много схожа со спецификой функционирования нефтепроводов и особенностям, связанным с соответствующим объектом – нефтью.

Данные вопросы в той или иной степени подвергались рассмотрению российскими учеными-цивиристами – О.Н. Садиковым, М.А. Тарасовым³, А.Н. Романовичем⁴ и некоторыми другими. Наиболее полный анализ отношений, связанных с трубопроводной транспортировкой, сделал О.Н. Садиков в своих работах «Правовое регулирование трубопроводного транспорта в СССР», «Правовые вопросы газоснабжения»⁵ и «Международные трубопроводы и их правовой статус»⁶. За последние десять лет появилось лишь несколько работ, посвященных договорным отношениям в этой области, прежде всего, статья В. Богоненко «О правовой природе доставки грузов трубопроводным транспортом»⁷, а также работы Д.Д. Логофета⁸.

Тем не менее такое изучение носило и поныне носит весьма фрагментарный характер и, как представляется, не отражает всех аспектов рассматриваемых отношений.

Вместе с тем нельзя не отметить появившейся в работах современных исследователей тенденции описать и разрешить все указанные выше вопросы в рамках некоего «трубопроводного права».

Последнее время все более часто можно столкнуться с работами, обосновывающими факт того, что правоотношения, связанные с транспортировкой нефти (а равно иных схожих

² Типовой договор транспортировки нефти ОАО «АК «Транснефть» приведен в приложении «А» к настоящей работе.

³ См.: Тарасов М.А. Транспортное право. – Ростов-н/Д, 1968; Он же. Договор перевозки. – Ростов-н/Д, 1965.

⁴ См.: Романович А.Н. Транспортные правоотношения. – Мн., 1984.

⁵ Садиков О.Н. Правовое регулирование трубопроводного транспорта в СССР. – М.: Гос. изд-во юрид. лит., 1961.

⁶ Садиков О.Н. Международные трубопроводы и их правовой статус // Ученые записки ВНИИСЗ. – М., 1966.

⁷ Богоненко В. О правовой природе договора поставки грузов трубопроводным транспортом // Нефть, газ и право. – 1998. – № 4.

⁸ См., напр.: Логофет Д.Д. Договор транспортировки нефти // Право и экономика. – 2003. – № 4.

по своей природе объектов материального мира, как, например, газ, нефтепродукты и пр.), являются объектом отдельной отрасли права – «трубопроводного права»⁹.

При этом, что довольно странно, предмет трубопроводного права определяется как имущественные и некоторые неимущественные отношения, возникающие при проектировании, создании, функционировании, реконструкции, развитии и ликвидации магистральных трубопроводов, направленные на обеспечение эффективного, надежного и безопасного их использования.

К ним, в частности, относятся отношения: собственности на трубопроводы и перекачиваемую продукцию; государственного регулирования производственной и коммерческой деятельности;

обеспечения экологической безопасности и технической надежности функционирования трубопроводов и др.

К объектам таких правоотношений причисляются: система магистрального трубопроводного транспорта, магистральные трубопроводы, их технологические объекты, права пользования ими, а также права пользования природными ресурсами (земля, недра) при строительстве, эксплуатации, ликвидации магистральных трубопроводов и ряд иных.

Субъектами правоотношений в области «магистрального трубопроводного транспорта» признаются:

Российская Федерация в лице федеральных органов государственной власти;

субъекты Российской Федерации в лице органов государственной власти субъектов Российской Федерации; органы местного самоуправления;

собственники магистральных трубопроводов или лица, осуществляющие право управления на других законных основаниях;

операторы систем магистрального трубопроводного транспорта; юридические лица, осуществляющие эксплуатацию магистрального трубопровода, оказывающие услуги по транспортировке продукции и обеспечивающие технологически исправное состояние трубопроводов и их ремонт на основе договора с собственником магистрального трубопровода;

иные организации, осуществляющие деятельность по созданию, безопасному функционированию и ликвидации магистральных трубопроводов;

отправители и получатели продукции.

К так называемой особенности трубопроводного права причисляется следующее обстоятельство. Часть правоотношений, возникающих при проектировании, сооружении, эксплуатации и ликвидации объектов трубопроводного транспорта, урегулирована нормами гражданского, административного и других отраслей права – это регулирование доступа к трубопроводам и их использования, договоры строительного подряда, подряда на выполнение проектных и изыскательских работ, поставки товаров, энергоснабжения и др. Вместе с тем существенная часть правоотношений в сфере магистрального трубопроводного транспорта до сих пор не урегулирована законом, в первую очередь это договорные отношения транспортировки нефти, газа и нефтепродуктов.

Представляется, тем не менее, что необходимость в выделении названных выше правоотношений в рамки отдельной отрасли права отсутствует. Это во многом обусловлено именно тем, что правоотношения, перечисленные выше, укладываются в рамки таких естественно существующих отраслей права, как гражданское и административное. При этом все частноправовые вопросы (например, вопросы договорного оформления отношений по транспортировке нефти, ее купли-продажи, или, например, строительства нефтепровода и многих иных) регулируются в рамках гражданского права, а те отношения, которые построены по принципу власти и подчинения (в частности, вопросы лицензирования и получения

⁹ См., напр.: Перчик А.И. Трубопроводное право. – М., 2002.

необходимых разрешений в области строительства нефтепроводов, а равно прохождения необходимых административных процедур для целей получения «доступа к трубопроводу» и ряд иных), – в рамках права административного.

Данный вывод может найти подтверждение хотя бы в том, что все указанные выше отношения частноправового характера отличаются признаками, которые свойственны для гражданско-правовых отношений:

характеризуются имущественной обособленностью участников (поскольку таковые вправе самостоятельно участвовать в этих отношениях и нести ответственность своим имуществом);

носят эквивалентно-возмездный характер (поскольку деятельность, осуществляемая в рамках транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов, является обычной коммерческой деятельностью хозяйствующих субъектов); и

участники рассматриваемых отношений формально равноправны и независимы друг от друга и не находятся в состоянии административного подчинения (поскольку по общему правилу сторонами отношений по транспортировке нефти выступают самостоятельные обособленные субъекты).

Таким образом, рассматриваемые отношения обладают всеми признаками тех частноправовых отношений, которые являются объектом гражданского права¹⁰. Иные отношения, построенные по принципу власти и подчинения, где административные органы выступают в качестве регулирующего звена, теория права традиционно относит к сфере административного права. В связи с этим, представляется, отсутствует насущная необходимость для отнесения этих отношений к предмету регулирования новой отрасли права по единственному признаку «удобства регулирования».

В чем действительно видится проблема – в отсутствии единого анализа и толкования этих частноправовых отношений, возникающих в связи с транспортировкой нефти посредством системы нефтепроводов. Во многом в связи с этим до сих пор отсутствуют и должное законодательное регулирование данных отношений в рамках названных отраслей права, и достаточная подготовленность большинства практиков к надлежащему оформлению соответствующих отношений. Однако само по себе отсутствие законодательного регулирования отдельных отношений никогда не служило причиной для выделения таких отношений в отдельную отрасль права.

Настоящая работа посвящена во многом изучению указанных отношений, связанных с транспортировкой нефти посредством системы нефтепроводов, в том ракурсе, который еще не находил отражения в работах большей части исследователей.

Ниже приводятся основные соображения, выносимые автором на суд читателя.

1. Отношения между участниками процесса транспортировки нефти (отправителем нефти, транспортирующей организацией и получателем нефти), оформляющие процесс транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов, обладают всеми признаками тех частноправовых отношений, которые являются объектом гражданского права. Иные отношения в области транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов, построенные по принципу власти и подчинения, где административные органы выступают в качестве регулирующего звена, относятся к сфере регулирования административного права. В связи с этим отсутствуют основания для конструирования новой отрасли права по единственному признаку «удобства регулирования».

2. Передача нефти отправителем в систему «когерентных» нефтепроводов (нефтепроводов, посредством которых транспортируется нефть, принадлежащая различным собствен-

¹⁰ Гражданское право: учебник. – Т 1. – 2-е изд. – М.: БЕК, 2003. – С. 27.

никам и добываемая из различных месторождений)¹¹, влекущая смешение этой нефти с нефтью, уже находящейся в системе, и, таким образом, ее де-индивидуализация, представляет собой действие, направленное на прекращение права собственности отправителя на переданную нефть и на возникновение иных субъективных гражданских прав по отношению к участникам процесса транспортировки (в частности, транспортирующей организации) в зависимости от характера отношений, возникающих между отправителем нефти и соответствующими участниками в связи с такой транспортировкой.

3. В силу особенностей процесса транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов получателю нефти передается «на выходе» (по завершении процесса транспортировки) не та нефть, которая была передана отправителем изначально в систему нефтепроводов для «транспортировки», а некая новая субстанция, которая в силу присущих ей свойств и качественных характеристик также является нефтью, но нефтью, отличной от той, что была передана для транспортировки, поскольку характеризуется совершенно иными свойствами и качественными характеристиками, будучи изъятой из общей де-индивидуализированной массы транспортируемой нефти. В связи с этим, а также в зависимости от характера отношений между участниками процесса транспортировки нефти, возникающих в связи с такой транспортировкой, в процессе реализации этих отношений (в процессе транспортировки нефти) происходит изменение самого объекта данных отношений, и, как следствие, содержания прав участников процесса транспортировки на данный объект.

4. В зависимости от типа и особенностей отношений по транспортировке нефти, возникающих в каждой конкретной ситуации, возможными и юридически наиболее обоснованными последствиями прекращения права собственности на нефть, переданную для транспортировки, может быть одно из следующих:

право собственности отправителя на нефть, переданную им в систему нефтепроводов, прекращается, но возникает обязательственное право – требование к транспортирующей организации о предоставлении по завершении процесса транспортировки соответствующего объема нефти, хоть и не являющейся непосредственно той нефтью, что была передана отправителем, но отвечающей показателям определенного сторонами процесса транспортировки показателя качества, например, ГОСТа и т. п. (*«механизм оказания услуг»*);

право собственности отправителя на нефть, переданную им в систему нефтепроводов, прекращается, но возникает имущественное право на соответствующую часть (долю) в *res sui generis* – нефти, находящейся в системе нефтепроводов (*«механизм общей долевой собственности»*);

право собственности на транспортируемую нефть, принадлежавшее отправителю нефти до момента ее передачи в систему нефтепроводов, прекращается, а вместо него возникает обязательственное, по своей сути, право отправителя требовать от транспортирующей организации передать получателю «на выходе» (по окончании процесса транспортировки) соответствующий эквивалент, при этом право собственности на переданную в систему нефтепроводов нефть (соответственно, и на ту самую *res sui generis*, которая постоянно существует в системе нефтепроводов и постоянно изменяется) переходит транспортирующей организации (*«механизм мены»*).

При этом структурировать отношения по транспортировке нефти посредством системы нефтепроводов можно в одной из указанных выше форм, соответствующей сути и типу отношений в каждом конкретном случае, а также цели, которую стремятся достичь стороны процесса транспортировки в каждом конкретном случае.

¹¹ Транспортировка нефти посредством таких нефтепроводов является основным объектом изучения в настоящей работе, поскольку в настоящее время в России для целей транспортировки нефти широко используются именно «когерентные» нефтепроводы.

5. Наиболее типичной является ситуация, когда в силу характера отношений, возникающих между участниками процесса транспортировки нефти, а также целей, преследуемых участниками, договор транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов представляет собой в чистом виде договор о возмездном оказании услуг. Однако в зависимости от возникающих отношений и целей сторон в конкретном случае договор транспортировки нефти может представлять собой «смешанный договор» (п. 3 ст. 421 ГК РФ), сочетающий помимо элементов договора о возмездном оказании услуг элементы соглашения участников общей долевой собственности либо элементы договора мены.

6. Существующий в настоящее время институт передачи «права доступа» (представляющий собой передачу одним лицом другому лицу права, предоставленного первому лицу в соответствии с действующим законодательством, на транспортировку нефти посредством системы нефтепроводов), сформированный в качестве гражданско-правового инструмента (договора уступки прав представляет собой административно-правовой механизм и не может регулироваться в рамках частного права. В связи с этим передача «права доступа» посредством договора купли-продажи (или уступки) не соответствует природе соответствующих отношений.

7. Залог нефти, транспортируемой посредством системы нефтепроводов, в зависимости от характера отношений и целей, которые стремятся достичь стороны, может иметь характер договора залога имущественных прав либо договора залога вещей, которые будут приобретены в будущем.

8. В случае реализации «механизма мены» в отношениях сторон по транспортировке нефти посредством системы нефтепроводов так называемый банк качества нефти является гражданско-правовым инструментом, обеспечивающим эквивалентность объектов мены за счет стоимостной компенсации разницы в качественных показателях нефти, переданной отправителем для транспортировки, и нефти, полученной «на выходе» (по завершении процесса транспортировки). При использовании «механизма долевой собственности» инструментарий банка качества нефти, будучи включен в соглашение между участниками долевой собственности о порядке владения и распоряжения нефтью, находящейся в общей долевой собственности, обеспечивает возможность предоставления компенсации тем участникам общей долевой собственности, которые привнесли в создание этой общей вещи имущество лучшее по качественным характеристикам по сравнению с имуществом иных сособственников.

Глава 1

Гражданское законодательство, связанное с вопросами транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов

§ 1. Становление российского нормативного регулирования отношений, возникающих в связи с транспортировкой нефти посредством системы нефтепроводов

Давно назревшая необходимость реформирования законодательства современной России, посвященного вопросам создания, функционирования и эксплуатации нефтепроводов, а равно и транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов, предполагает поиск оптимальных подходов и моделей регулирования этой сложной отрасли экономики и строящейся на ее базе системы социальных отношений. Серьезной основой для этого может служить исторический опыт формирования соответствующего законодательства, складывавшийся в России на протяжении почти трехсот лет.

История развития данной отрасли российского законодательства о трубопроводном транспорте углеводородов имеет глубокие корни. Впервые этой проблеме наиболее систематично была посвящена четвертая редакция Устава Горного Российской империи, принятая в 1893 г. Устав Горный содержал специальную главу «О нефтепроводах». В ней регламентировался порядок прокладки и эксплуатации нефтепроводов, отвода земель, платежей за перекачку, доступа к трубопроводам, устанавливались требования к экологической и технической безопасности.

Особое внимание в Уставе уделено специфике регулирования различных форм собственности на сами недра, а также на имущество, используемое для добычи полезных ископаемых и их использования. Горные промыслы в дореволюционной России находились и в частной, и в государственной собственности. Частные горные промыслы и заводы имели различный правовой режим и могли быть «во владельческой собственности», т. е. находиться на землях частных владений и быть полностью независимыми от казны, а также быть «на праве посессионном», т. е. получать дотации от государства и находиться на государственных землях и лесах.

Частная горная промышленность разрешалась и осуществлялась также и на всех казенных землях, за некоторыми исключениями (спорные территории, земли, предоставленные для осуществления разведки казенным заводам).

Российское право традиционно исходило из юридической конструкции, согласно которой право добычи и пользования нефтью для частных горнопромышленников было привязано к праву собственности на землю и было построено на единстве горно-земельных правоотношений. «В имуществе недвижимых вещей объемлет не одну поверхность земли, но и сами ее недра: и потому оно простирается на все сокровенные минералы и на все металлы, из них происходящие» (ст. 236 Устава) ¹².

¹² Цит. по: Новикова Е.В. О правах недропользователей по Уставу Горному Российской империи // Нефть, газ и право. – 2002. – № 2.

В соответствии с таким подходом собственник земель имел право искать, копать, плавать, варить и чистить всякие природные ресурсы, включая металлы, для разных надобностей, не исключая и драгоценные, и все это по своему желанию обрабатывать и распоряжаться.

В 1918 г. декретом Совнаркома РСФСР нефтяная промышленность была национализирована. Поскольку в период гражданской войны Советская республика оказалась отрезанной от основных нефтяных районов, обострилась проблема транспортировки нефти из других нефтяных районов. 17 марта 1920 г. Совет Рабоче-Крестьянской Обороны принял Декрет «О сооружении нефтепровода от Эмбинского нефтеносного района до города Саратова». Одобрены были и другие проекты, однако в силу нехватки финансовых средств, а самое главное – труб, все эти проекты были приостановлены. С 1917 по 1926 г. магистральные нефтепроводы фактически не строились¹³. Соответственно, отсутствовала и насущная необходимость в создании всеобъемлющей законодательной базы, посвященной регулированию данных отношений.

В рамках советского законодательства правовые аспекты отношений поставки нефти регулировались соответствующими применимыми в зависимости от времени редакциями гражданского кодекса (Основ гражданского законодательства), а также специальными актами, посвященными данным отношениям, например, Особыми условиями поставки нефти и нефтепродуктов, утвержденными Министерством промышленности СССР в развитие Положения о поставках продукции производственно-технического назначения от 22 мая 1959 г. Данные отношения были мало исследованы отечественной юридической наукой¹⁴.

В 1970 г. ответственность за управление и регулирование нефтепроводного хозяйства страны возложили на Министерство нефти и газа СССР. 30 октября 1970 г. Постановлением Совета Министров СССР № 889 было образовано Главное управление по транспорту и поставкам нефти (Главтранснефть), занимающееся вопросами проектирования, сооружения, эксплуатации и перспективным развитием нефтепроводной системы.

¹³ Шаммазов А.М., Мастобаев Б.Н., Сощенко А.Е. Трубопроводный транспорт России (1860–1917 гг.) // Трубопроводный транспорт нефти. – 2000. – № 6. – С. 12.

¹⁴ Там же. – С. 11.

§ 2. Современное законодательство о вопросах транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов

На настоящий момент в основном сформирована законодательная база, посвященная регулированию широкого круга отношений, связанных с транспортировкой нефти посредством системы нефтепроводов, а также использования данной системы в целях экспорта нефти. Мало того что при таком широком круге регулируемых отношений данная законодательная база состоит из относительно небольшого и, как следствие, недостаточного числа актов, эти акты (особенно специального характера), в свою очередь, регулируют гражданско-правовые по своей природе отношения, возникающие при транспортировке нефти посредством структур естественного монополиста в области транспортировки нефти – АК «Транснефть», что во многом предопределяет характер соответствующего регулирования. Тем не менее, поскольку данные акты являются единственными, так или иначе посвященными вопросам транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов, их анализ может позволить понять имеющийся на настоящий момент подход законодателя к подобным отношениям и определению их характера.

С учетом изложенного выше к основным актам в данной сфере (помимо указанных) можно отнести следующие:

1) нормативные акты общего характера:

Гражданский кодекс Российской Федерации, 1994 г. (далее также – ГК РФ) ¹⁵;

Федеральный закон от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях» (с посл. изм. и и доп.);

2) нормативные акты специального характера:

постановление Правительства РФ от 31 декабря 1994 г. № 1446

«О вывозе нефти и нефтепродуктов за пределы таможенной территории Российской Федерации с 1 января 1995 года» (с посл. изм. и и доп.);

постановление Правительства РФ от 28 февраля 1995 г. № 209 «О регулировании доступа к системе магистральных нефтепроводов, нефтепродуктов и терминалов в морских портах для вывоза нефти, нефтепродуктов за пределы таможенной территории Российской Федерации»;

Положение о порядке уступки права доступа к системе магистральных нефтепроводов и терминалов в морских портах при вывозе нефти за пределы таможенной территории Российской Федерации, утв. приказом Минтопэнерго России 4 августа 1995 г. (с посл. изм.);

Положение о приеме и движении нефти в системе магистральных нефтепроводов, утв. приказом Минтопэнерго России 1 сентября

1995 г. (с посл. изм.) (далее – Положение о приеме и движении нефти);

постановление Правительства РФ от 2 сентября 1997 г. № 1130 «О распределении дополнительных объемов транспортировки нефти на экспорт»;

Инструкция по учету нефти при ее транспортировке по системе магистральных нефтепроводов ОАО «АК «Транснефть», утв. Государственным комитетом РФ по стандартизации и метрологии, рег. код: ФР.1.28.2001.00274;

¹⁵ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ (принят ГД ФС РФ 21 октября 1994 г.) (ред. от 21 июля 2005 г.). – М., 2006.

Порядок оплаты услуг субъектов естественных монополий в сфере транспортировки нефтепродуктов по магистральным нефтепроводам, утв. постановлением ФЭК РФ от 27 ноября 2002 г. № 84-э/3.

Большинство этих актов посвящено отношениям, связанным с эксплуатацией магистральных нефтепроводов (по сути, нефтепроводов, составляющих систему, используемую АК «Транснефть»). Можно лишь с сожалением констатировать, что отношения, которые возникают в связи с транспортировкой нефти посредством системы частных («промысловых») нефтепроводов, регулируются лишь нормами Гражданского кодекса Российской Федерации. При этом в силу отсутствия каких-либо специальных норм, содержащихся в Гражданском кодексе Российской Федерации, конкретная форма регулирования избирается участниками отношений транспортировки, и, как показывает практика, этот выбор далеко не всегда соответствует сути возникающих отношений (подробнее об этом см. ниже).

Таким образом, названный, основной законодательный массив, посвящен регулированию отношений по транспортировке нефти посредством использования системы магистральных нефтепроводов. При этом принципиальным актом, который наиболее подробно регулирует отношения, возникающие между участниками процесса транспортировки нефти посредством системы магистральных нефтепроводов, является Положение о приеме и движении нефти.

Необходимо отметить, что существуют различные мнения, связанные с правомерностью такого государственного регулирования гражданско-правовых отношений в сфере транспортировки нефти. Так, рядом авторов¹⁶ вообще оспаривается правомочность существующего государственного регулирования отношений, возникающих в связи с транспортировкой нефти вообще и договором на транспортировку нефти посредством системы магистральных нефтепроводов в частности.

Аргументами подобного рода утверждений служат в том числе следующие:

превышение Минтопэнерго России своих полномочий, предоставленных последнему Положением о Министерстве топлива и энергетики, утв. постановлением Совета Министров – Правительства РФ от 30 мая 1993 г. № 504, в части введения в действие министерством Положения о приеме и движении нефти¹⁷;

факт того, что Положение о приеме и движении нефти не было опубликовано и, более того, не было зарегистрировано Минюстом России, а, следовательно, не может быть обязательным к применению;

факт вмешательства исполнительных органов государственной власти в частноправовые отношения самостоятельных юридических лиц: АК «Транснефть» и ее контрагентов, что противоречит ст. 421 и п. 2 ст. 1 Гражданского кодекса Российской Федерации.

Тем не менее при анализе указанных аргументов необходимо принять во внимание следующее: ничто в указанном Положении

о Министерстве топлива и энергетики, утв. постановлением Совета Министров – Правительства РФ от 30 мая 1993 г. № 504, не позволяет сделать вывод о том, что Минтопэнерго России превысило свои полномочия, утвердив Положение о приеме и движении нефти. Более того, анализ текста указанного Положения о Министерстве топлива и энергетики¹⁸ позволяет сделать обратный вывод о том, что утверждение Положения о приеме и движении нефти находилось в компетенции Минтопэнерго России, поскольку последнее было наделено правами регулировать отношения, связанные с транспортировкой углеводо-

¹⁶ См., напр.: Д.Д. Логофет Договор транспортировки нефти по магистральному нефтепроводу // Право и Экономика. – 2003. – № 4.

¹⁷ Приказ Минпромэнерго России от 5 октября 1995 г. № 208.

¹⁸ См., напр.: Пункт 1, абз. 1, 3, 5 п. 5, абз. 1 п. 6, абз. 1, 2 п. 7 Положения о приеме и передачи нефти.

родов. Кроме того, принятые в последующем Положения о Министерстве топлива и энергетики¹⁹ также не содержат каких бы то ни было норм, ограничивающих компетенцию Минтопэнерго России в этой части. Кроме того, согласно ст. 3 ГК РФ, федеральные министерства вправе принимать акты, содержащие нормы гражданского права.

Указывая на несоответствие законодательству России того факта, что Положение о приеме и движении нефти не было опубликовано и зарегистрировано в Минюсте России, Д.Д. Логофет обосновывает свою позицию положениями Указа Президента РФ от 23 мая 1996 г. № 763 «О порядке опубликования и вступления в силу актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти» (далее – Указ-96).

При анализе данного аргумента необходимо принимать во внимание два факта:

Указ-96 был принят почти спустя год после утверждения Положения о приеме и движении нефти. До этого действовал иной нормативно-правовой акт – Указ Президента РФ от 22 марта 1996 г. № 302. Данный акт не предусматривал необходимости обязательного опубликования нормативных актов, прошедших регистрацию в Минюсте России, федеральных органов государственной власти (каковым и является Минтопэнерго России), а распространялся исключительно на акты Президента РФ и Правительства РФ (к каковым, соответственно, не могут быть отнесены акты Минтопэнерго России). Кроме того, действие Указа-96 не было распространено на отношения, возникшие до его принятия;

рассматривая данный тезис, необходимо учитывать даже тот факт, что в соответствии с Указом-96 обязательному опубликованию подлежат только нормативные акты федеральных органов государственной власти, прошедшие регистрацию в Минюсте России. При этом вопрос о том, имеет ли Положение о приеме и движении нефти нормативный характер с точки зрения теории права²⁰, а также в том смысле, как это сформулировано в Указе-96²¹, является весьма неоднозначным. Об этом позволяет судить уже хотя бы то, что Положение о приеме и движении нефти распространяется на ограниченный круг лиц (производителей нефти, а также организацию, занимающуюся транспортировкой нефти).

Наиболее убедительным представляется третий довод противников подобного государственного регулирования рассматриваемых отношений. Однако и в данном случае необходимо учитывать, что возможными аргументами, оспаривающими такую позицию, могли быть следующие. Так, в соответствии с п. 4 ст. 421 ГК РФ условия договора определяются по усмотрению сторон, кроме случаев, когда содержание соответствующего условия предписано законом или иными правовыми актами. Кроме того, согласно п. 1 ст. 422 ГК РФ договор должен соответствовать обязательным для сторон правилам, установленным законом и иными правовыми актами (императивным нормам), действующим в момент его заключения. При этом под иными нормативными актами Гражданский кодекс (п. 6 ст. 3 ГК РФ) понимает указы Президента РФ и постановления Правительства РФ. Более того, согласно п. 7 ст. 3 ГК РФ министерства и иные федеральные органы исполнительной власти могут издавать акты, содержащие нормы гражданского права, в случаях и в пределах, предусмотренных ГК РФ, другими законами и иными правовыми актами. Регулирование же отношений в топливной отрасли, в том числе посредством принятия соответствующих актов было передано Минтопэнерго России в силу одного из таких «иных нормативных актов» – Положения о Министерстве топлива и энергетики, утв. постановлением Совета Министров – Правительства РФ

¹⁹ См., напр.: Положение о Министерстве топлива и энергетики, утв. постановлением Правительства от 27 января 1996 г. № 60.

²⁰ См., напр.: Общая теория государства и права: академический курс. – Т 2. — 2-е изд. – М., 2001. – С. 235–253.

²¹ См.: Пункт 8 Указа Президента РФ от 23 мая 1996 г. № 763 «О порядке опубликования и вступления в силу актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти».

от 30 мая 1993 г. № 504 (подробнее об этом см. выше). В связи с этим нормы Положения о приеме и движении нефти являются абсолютно законными и регулируют соответствующие права и обязанности сторон по договору транспортировки нефти посредством системы магистральных нефтепроводов.

Таким образом, ссылка авторов оспариваемой концепции о неправомерном характере Положения о приеме и движении нефти на противоречие Положения о приеме и движении нефти принципу свободы договора (ст. 421 ГК РФ) основана на недостаточно полном и несистематическом анализе всей совокупности норм, регулирующих такой принцип гражданского права, как свобода договора.

На основании изложенного утверждение о несоответствии Положения о приеме и движении нефти законодательству Российской

Федерации представляется неверным. Что касается практики отношений в рассматриваемой сфере, данное Положение применяется с момента его вступления в силу. Таким образом, при формировании договорных связей, а равно формулировании положений самих договоров участникам необходимо следовать нормам Положения о приеме и движении нефти, а также иных актов, регулирующих данную сферу отношений.

Вместе с тем нельзя не отметить тот факт, что в настоящее время Положение о приеме и движении нефти объективно не соответствует существующим правовым и экономическим реалиям.

Исходя из Положения о приеме и движении нефти, очевидно, что на момент его принятия Минтопэнерго России рассматривало АК «Транснефть» в качестве подчиненной организации, деятельностью которой министерство может руководить посредством такого рода приказов и положений. Одной из причин такого характера отношений, вероятно, является то, что Российская Федерация должна быть признана собственником системы магистральных нефтепроводов²², а, следовательно, несмотря на наличие АК «Транснефть», считает возможным контролировать порядок ее использования. Однако с точки зрения гражданского права налицо ситуация, когда федеральный орган исполнительной власти детально регулирует договорные отношения самостоятельных юридических лиц (АК «Транснефть» и ее контрагентов).

Дополнительно к нормативным актам, указанным выше, необходимо также упомянуть подписанный Россией в 1994 г. Договор к Энергетической хартии. Этот договор до сих пор Россией не ратифицирован, однако в соответствии со ст. 45 Договора к Энергетической хартии каждая сторона соглашается временно применять Договор к Энергетической хартии до его вступления в силу (ратификации)²³. Основное внимание в Договоре к Энергетической хартии уделяется вопросам защиты и поощрения инвестиций, правилам международной торговли, а также транзиту энергоресурсов, включая транзит посредством магистральных нефтепроводов.

Поскольку вопросы транзита затрагивают отношения по транспортировке нефти, но напрямую не относятся к теме настоящей работы, отметим лишь, что в качестве основного принципа для стран-участниц закрепляется принцип свободы транзита энергоресурсов по их территориям вне зависимости от места происхождения и назначения и владельца таких энергоресурсов, а также принцип недискриминационных тарифов и предоставления для транзита не менее благоприятных условий, чем для энергоресурсов, происходящих из собственной территории страны-участницы или предназначенных для нее²⁴.

²² Подробнее об этом см. ниже.

²³ Мы не рассматриваем в данной работе вопрос действительности такого положения Договора к Энергетической хартии, которая, тем не менее, представляется весьма сомнительной.

²⁴ См.: Пункт 3 ст. 7 Договора к Энергетической хартии.

Таким образом, необходимо еще раз подчеркнуть, что действующие в настоящее время нормативные акты, регулирующие отношения, возникающие в связи с транспортировкой нефти посредством системы нефтепроводов, недостаточны, чтобы охватить весь круг таких отношений (например, не урегулирована такая важная составляющая транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов, как уступка «доступа к трубе»). Более того, имеющиеся акты во многом устарели и не соответствуют актуальному законодательству и фактическим отношениям участников процесса транспортировки.

Глава 2

Вещно-правовые аспекты транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов

§ 1. Содержание транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов

Изучив общие подходы к вещным правам, которые напрямую связаны с вопросами транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов (например, в части определения собственника транспортируемой нефти), представляется необходимым изучить специфику отношений, возникающих в связи с транспортировкой нефти посредством системы нефтепроводов, для того, чтобы иметь полное представление об отношениях, правовой квалификации которых, помимо анализа ряда иных вопросов, посвящена настоящая работа.

Поскольку право, вслед за классиком, можно определить как своего рода надстройку над базисом экономических отношений, можно отметить, что право в первую очередь призвано оформлять фактические отношения между участниками экономического оборота. Соответственно, представляется невозможным сформировать верную юридическую структуру (договорную схему, которая оформляла бы соответствующие фактические отношения) без точного понимания этих фактических отношений.

Таким образом, для того, чтобы построить правильное юридическое оформление отношений, возникающих в связи и по поводу транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов (будь то существующую, а равно иную, которая могла и должна бы оформлять такие отношения), необходимо проанализировать структуру связей и событий, фактически имеющих место в процессе транспортировки нефти.

Для этих целей необходимо, прежде всего, хотя бы в общих чертах понимать, что представляет собой сам объект изучаемых нами отношений – нефть.

Нефть представляет собой сложную смесь углеводородов с содержанием небольшого количества других химических веществ, таких как соединения серы, азота и кислорода.

Нефть, добытая в разных частях света и даже с разных глубин одного и того же месторождения, различается по составу углеводородов и других компонентов. Качество нефти определяется комплексом параметров: удельным весом, вязкостью, процентным содержанием серы, смол, асфальтенов, парафинов, ванадия, никеля, коксуетостью, выходом различных фракций углеводородов. То или иное сочетание этих компонентов позволяет индивидуализировать нефть.

Именно поэтому типы нефти заметно отличаются друг от друга по внешнему виду и характеристикам – от светлых летучих жидкостей до густых темных масел, настолько вязких, что их с трудом удастся выкачивать из пласта. В результате в природе нет абсолютно одинаковых месторождений. Нефть каждого из них имеет свой состав. Встречаются уникальные сорта. Например, только из масляной нефти Эмбинского месторождения, находящегося в устье реки Урал, вырабатывались масла для высотных самолетов, которые не закипали при полетах на большой высоте в разреженном пространстве. Нигде в мире подобной нефти нет. Даже в период обострения «холодной войны» Америка была вынуждена покупать такую нефть у Советского Союза²⁵.

²⁵ См. подр.: Перчик А.И. Правовые проблемы развития трубопроводного транспорта в России // Нефть, газ, право. –

Таким образом, нефть, добытая из различных месторождений, отличается друг от друга качественными характеристиками, фактически индивидуализирующими ее.

Общее описание процесса транспортировки нефти

Приведенная ниже обобщенная схема 1 графически отображает этапы процесса транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов.

К начальной стадии транспортировки нефти относится та составляющая процесса транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов, когда нефть, которую предполагается транспортировать, находится в фактическом владении ее изначального собственника²⁶ и не передана организации (лицу), осуществляющей «транспортировку» («транспортирующая организация»).

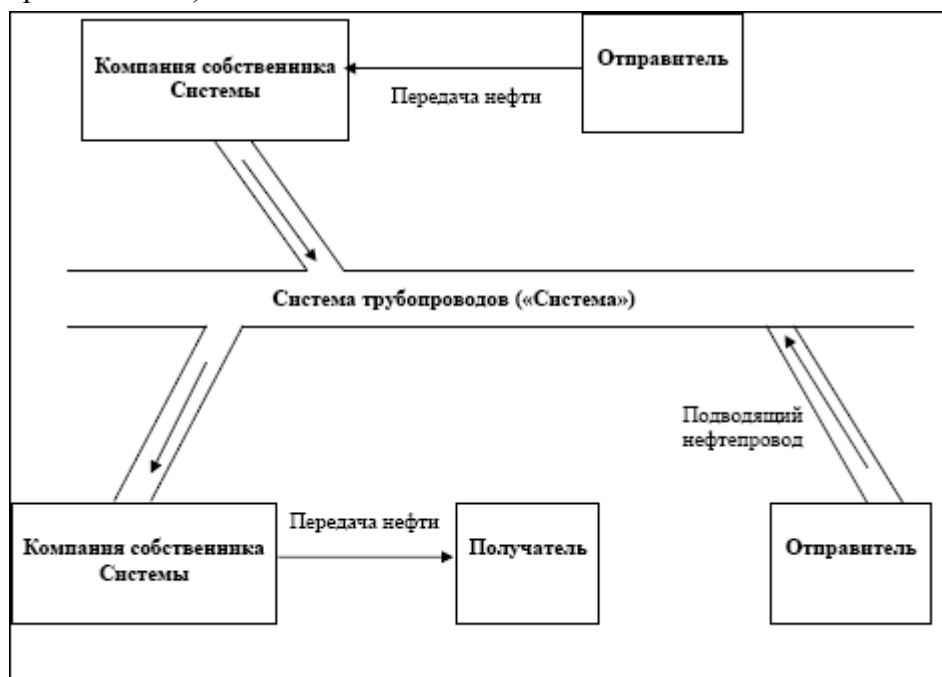


Схема 1. Типовая схема: процесс транспортировки нефти

Для целей инициации транспортировки нефти отправитель нефти по общему правилу передает ее в систему нефтепроводов (иными словами, закачивает в трубу) в соответствии с договором, заключенным между ним и транспортирующей организацией на «транспортировку» нефти. Такая передача может осуществляться как посредством использования системы подводящих нефтепроводов (нефтепроводов, принадлежащих отправителю или третьему лицу и имеющему соединение с системой нефтепроводов, эксплуатируемой транспортирующей организацией), так и посредством фактической передачи транспортирующей организации предполагаемой к «транспортировке» нефти, доставленной иным способом (например, железнодорожным транспортом), и последующей передачи этой нефти в систему нефтепроводов («закачивание в трубу») самой транспортирующей организацией.

2005. – № 5.

²⁶ Для целей настоящей работы автор исходит из анализа простейших отношений, возникающих в связи с транспортировкой нефти посредством системы нефтепроводов: лицо, передающее нефть в систему нефтепроводов для целей транспортировки этой нефти («отправитель нефти»), является ее собственником. Впрочем, факт принадлежности этой нефти иному лицу, за исключением случаев, специально отмеченных в настоящей работе, не оказывает существенного влияния на рассматриваемые нами аспекты транспортировки нефти и применимым к любому собственнику нефти.

При этом весьма важным для нашего анализа обстоятельством является тот факт, что на момент передачи в систему нефтепроводов нефти, принадлежащей конкретному отправителю и обладающей свойствами и составом, присущими только ей, в системе нефтепроводов уже имеется некая «транспортируемая» нефть, представляющая собой смесь нефти иных отправителей, передавших свою нефть этой же транспортирующей организации для «транспортировки», а также, возможно, нефти, принадлежащей самой транспортирующей организации²⁷. По мере передачи нефти конкретного отправителя в систему нефтепроводов, эта нефть смешивается с уже имеющейся смесью, растворяется в ней, в силу своей природы приобретая иные, ранее ей неприсущие свойства (изменяясь в содержании составляющих: серы, мазута, кислорода и иных определяющих эту нефть компонентах), создавая тем самым фактически совершенно новую вещь, отличающуюся своими, присущими только ей свойствами (своего рода *res sui generis*). Данный процесс изменения сущностных характеристик, определяющих и различающих одну нефть от другой, характеризуется взаимностью: нефть конкретного отправителя, растворившись в нефти, имеющейся в системе нефтепроводов, изменяет тем самым и ту нефть, в которой она растворилась, придавая этой новой смеси часть свойств, ранее принадлежавших только той нефти, которая была передана в систему нефтепроводов²⁸. Таким образом, в момент, когда нефть конкретного отправителя (вся или в части) оказывается переданной в систему нефтепроводов, она изменяет свои характеризующие ее ранее свойства, которые имелись у нее до момента передачи, равно как утрачивает свои изначальные свойства и та смесь, что «транспортировалась» посредством системы нефтепроводов до момента такой передачи. Данный процесс наглядно продемонстрирован на приведенной ниже схеме 2.

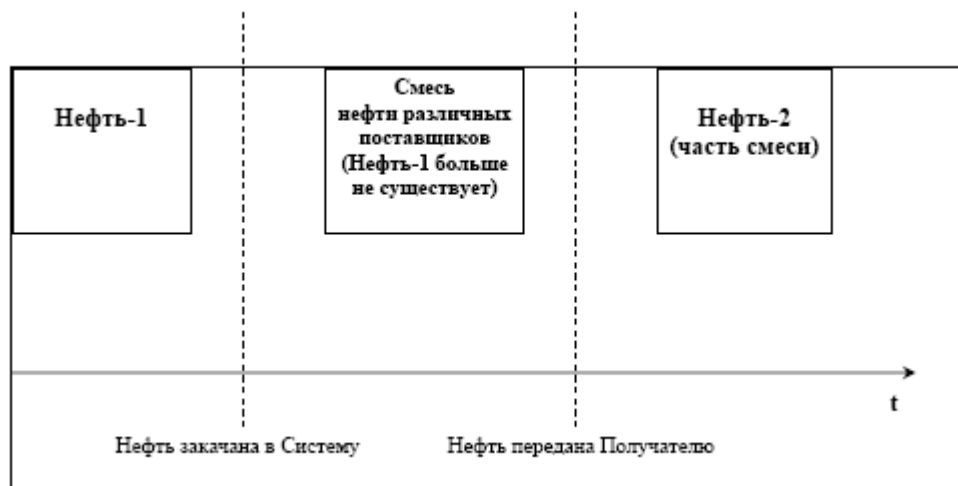


Схема 2. Процесс трансформации нефти, транспортируемой посредством системы нефтепроводов

²⁷ Для целей технологического поддержания работоспособности нефтепровода транспортирующие организации обеспечивают постоянное наличие в нефтепроводе необходимого количества так называемой технологической нефти, позволяющей поддерживать необходимое давление в нефтепроводе, а также иным образом способствовать его нормальному функционированию.

²⁸ Наиболее простым примером в данном случае было бы смешение в одном двух стаканов напитка «Тархун» и напитка «Байкал». По мере вливания одного из напитков в стакан с другим напитком в равной степени исчезали бы те напитки, которые изначально существовали до такого смешения, но при этом образовывалась бы смесь, которая ни по вкусовым ни по качественным характеристикам не являлась бы ни одной из изначальных составляющих, ни второй. При этом такая смесь, несомненно, обладала бы характеристиками как первой, так и второй изначальных составляющих, а равно, возможно, и иными характеристиками, появление которых было бы обусловлено химическим взаимодействием этих составляющих.

Подобного рода смешения и изменения характеристик происходят постоянно, поскольку в силу особенностей технологического функционирования нефтепровода передача нефти новых отправителей не прекращается.

На завершающем этапе «транспортировки» определенный объем нефти, рассчитываемый в соответствии с условиями договора транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов, через некое время, определяемое в договоре, изымается из общего объема той массы нефти, что транспортировалась посредством системы нефтепроводов, и передается получателю нефти²⁹.

Таким образом, получателю нефти передается «на выходе» не та нефть, которая была передана отправителем изначально в систему нефтепроводов для «транспортировки», а некая новая субстанция, которая в силу присущих ей свойств и характеристик также является нефтью, изъятой из общей массы транспортируемой нефти (той самой *res sui generis*), но нефтью иной, поскольку характеризуется иными характеризующими ее показателями и свойствами. В связи с этим происходит изменение самого объекта данных отношений,

и, как следствие, содержания прав участников процесса транспортировки на данный объект, которые, в зависимости от характера отношений между участниками процесса транспортировки нефти, возникающих в связи с такой транспортировкой, в процессе реализации этих отношений (в процессе транспортировки нефти) имеют существенное значение для договорного оформления отношений транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов, а также рассматриваемых в настоящей работе вопросов, поскольку характеризуют весьма важное свойство самого объекта соответствующих гражданско-правовых отношений, являющегося предпосылкой многих выводов, сделанных ниже.

²⁹ Для целей настоящей работы автор исходит из той предпосылки, что отправитель и получатель нефти являются одним и тем же лицом. При этом за исключениями, специально описанными в настоящей работе, несовпадение отправителя нефти и ее получателя не влияет на юридическую природу отношений, возникающих в процессе «транспортировки».

§ 2. Нефтепроводы: описание и статус

Анализ вопроса о транспортировке нефти посредством системы нефтепроводов был бы неполным без анализа вопроса о сути и статусе самих нефтепроводов. Такой анализ позволит также достичь лучшего понимания отношений по транспортировке нефти посредством системы нефтепроводов.

Магистральный нефтепровод – понятие собирательное. Наиболее полное определение магистрального нефтепровода содержится в СНиП 02.05.06–85³⁰. Здесь перечислены объекты, составляющие магистральный трубопровод (нефтепровод и газопровод)³¹.

Таковыми объектами в том числе являются:

трубопровод (от места выхода с промысла подготовленной к дальнейму транспорту товарной продукции) с ответвлениями и лупингами;

установки электрохимической защиты трубопроводов от коррозии, линии и сооружения технологической связи;

линии электропередачи, предназначенные для обслуживания трубопроводов;

емкости для хранения и разгазирования конденсата, земляные амбары для аварийного выпуска нефти, нефтепродуктов, конденсата и сжиженных углеводородов;

здания и сооружения линейной службы эксплуатации трубопроводов;

постоянные дороги и вертолетные площадки, расположенные вдоль трассы трубопровода, и подъезды к ним, опознавательные и сигнальные знаки местонахождения трубопроводов;

головные и промежуточные перекачивающие и наливные насосные станции, резервуарные парки;

пункты подогрева нефти и нефтепродуктов.

Как видно из приведенного выше перечня, магистральный нефтепровод представляет собой сложный комплексный механизм, помимо самой «трубы» включающий целый ряд объектов, обеспечивающих безопасное и эффективное транспортирование углеводородного сырья. Следовательно, для целей гражданского оборота магистральный трубопровод следует рассматривать как предприятие, имущественный комплекс, используемый для осуществления предпринимательской деятельности.

Таким образом, нефтепроводы следует отнести к категории недвижимых вещей по двум основаниям. Во-первых, в соответствии со ст. 132 ГК РФ³² предприятие в целом как имущественный комплекс признается недвижимостью. Во-вторых, нефтепроводы подпадают под определение недвижимости, приведенное в ст. 130 ГК РФ, поскольку являются объектами, прочно связанными с землей, перемещение которых без несоразмерного ущерба их назначению невозможно. Статья 274 ГК РФ косвенно относит трубопроводы к недвижимому имуществу, предусматривая установление сервитута для обеспечения прокладки трубопроводов. Как известно, по общему правилу, сервитут может устанавливаться исключительно по требованию собственника недвижимого имущества.

³⁰ СНиП 2.05.06–85 «Магистральные трубопроводы», утв. постановлением Госстроя СССР от 30 марта 1985 г. № 30 (с изм. от 8 января 1987 г., 13 июля 1990 г., 10 ноября 1996 г.). – М.: ГУП ЦГиШ, 1997.

³¹ Названный СНиП не распространяется на промысловые трубопроводы, а также магистральные трубопроводы в морских акваториях и районах с сейсмичностью более 8 баллов для подземных и более 6 баллов для надземных трубопроводов. В этих случаях должны соблюдаться требования соответствующих ведомственных строительных норм (ВСН), утвержденных в установленном порядке, а при их отсутствии – специальные требования к производству и приемке работ, указанные в проектной документации. Тем не менее изложенные ниже правила, касающиеся магистральных нефтепроводов, вполне могут быть использованы и для понимания того, что представляют собой «промысловые» нефтепроводы.

³² Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ (принят ГД ФС РФ 21 октября 1994 г.) (ред. от 21 июля 2005 г.). – М., 2006.

Статус трубопроводов как недвижимого имущества находит подтверждение также в Указе Президента РФ от 5 мая 1999 г. № 544. В данном указе идет речь о необходимости провести регистрацию прав на газопроводы, переданные государством в РАО «Газпром», на основании п. 2 ст. 22 Федерального закона «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним»³³.

Признание магистральных нефтепроводов недвижимой вещью влечет ряд серьезных последствий, связанных с регистрацией прав и сделок, возникающих и совершаемых в отношении магистрального нефтепровода. Прежде всего, должно быть зарегистрировано право собственности на уже существующую систему нефтепроводов. Кто же является собственником этой системы?

В соответствии со ст. 71 Конституции РФ в ведении Российской Федерации находится федеральный транспорт. В данное понятие включается и трубопроводный транспорт. Это подтверждается п. 4.4 постановления Верховного Совета РФ от 27 декабря 1991 г. «О разграничении государственной собственности в Российской Федерации на федеральную собственность, государственную собственность республик в составе Российской Федерации, краев, областей, автономной области, автономных округов, городов Москвы и Санкт-Петербурга и муниципальную собственность», в соответствии с которым «...предприятия и объекты... трубопроводного транспорта находятся в исключительной федеральной собственности поскольку входят в группу объектов отраслей, обеспечивающих жизнедеятельность народного хозяйства России в целом и развитие других отраслей народного хозяйства», а «...управление и распоряжение объектами федеральной собственности, за исключением случаев, предусмотренных законодательными актами Российской Федерации, осуществляет Правительство Российской Федерации»³⁴ (п. 15).

Следует признать, что единственным собственником всей существующей системы магистральных трубопроводов в соответствии с российским законодательством является только Российская Федерация.

Этот вывод подтверждается также отношением самого государства к магистральным нефтепроводам, о котором можно судить по нормативным актам Правительства РФ. В этих актах государство относится к магистральным нефтепроводам как собственник. В качестве примера можно привести постановление Правительства РФ от 21 декабря 1994 г. № 1412³⁵, в соответствии с которым часть нефтепровода, входящего в систему магистральных нефтепроводов, подлежит передаче Каспийскому Трубопроводному Консорциуму в качестве вклада Российской Федерации в этот проект. Кроме того, решение вопроса о доступе к системе магистральных нефтепроводов принимает правительственная комиссия, представляющая интересы государства.

Представляется в связи с этим, что отсутствуют основания для утверждения о принадлежности системы магистральных нефтепроводов какой-либо частной компании, пусть даже и эксплуатирующей ее на основании соответствующих правительственных актов³⁶.

³³ Указ Президента РФ от 5 мая 1999 г. № 544 «Об обеспечении надежного функционирования Единой системы газоснабжения при осуществлении открытым акционерным обществом «Газпром» мер по совершенствованию своей структуры» // СЗ РФ. – 1999. – № 19. – Ст. 2319.

³⁴ Постановление Верховного Совета РФ от 27 декабря 1991 г. № 3020-1 «О разграничении государственной собственности в Российской Федерации на федеральную собственность, государственную собственность республик в составе Российской Федерации, краев, областей, автономной области, автономных округов, городов Москвы и Санкт-Петербурга и муниципальную собственность» // Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР. – 1992. – № 3. – Ст. 89.

³⁵ Постановление Правительства от 21 декабря 1994 г. № 1412 // СЗ РФ. – 1994. – № 35. – Ст. 3722.

³⁶ Впрочем, вопрос о принадлежности системы магистральных нефтепроводов АК «Транснефть» не является самостоятельным предметом исследования настоящей работы, поскольку не играет существенной роли для разрешения рассматриваемых актуальных проблем, связанных с транспортировкой нефти (за исключением случаев, когда иное прямо отмеча-

§ 3. Особенности права собственности на нефть, транспортируемую посредством системы нефтепроводов

В свете описанных выше этапов процесса транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов можно выделить и проанализировать следующие состояния, определяющие принадлежность транспортируемой нефти:

до момента сдачи нефти транспортирующей организации и закачки нефти отправителя в систему нефтепроводов;

по завершении процесса транспортировки с момента передачи нефти получателю; и

с момента закачки в систему нефтепроводов и на протяжении процесса транспортировки.

В **первой ситуации**, а равно во **второй ситуации**, представляется, особых сложностей не возникает: право собственности на нефть, предполагаемую отправителем к транспортировке (передача в систему нефтепроводов), а равно переданную получателю по завершении процесса транспортировки, принадлежит самому отправителю (или, соответственно, получателю)³⁷.

В данном случае не возникает коллизии с теми выводами, которые мы сделали в предыдущей главе о возможных объектах вещных прав вообще и права собственности в частности. По общему правилу объектом вещных прав является индивидуально-определенная вещь (к которым невозможно отнести «нефть вообще», поскольку таковая, несомненно, является вещью, определенной родовыми признаками). Тем не менее невозможно не отметить, что это свойство вещи, как и другие – делимость, потребляемость и пр., – определяется не столько физическими качествами вещи, сколько экономическими и юридическими признаками. Так, одна и та же вещь может обладать и не обладать признаками индивидуально определенной в зависимости от конкретной юридической ситуации. Например, 100 тонн нефти сами по себе не являются индивидуально определенной вещью и не могут быть объектом вещного права. Но если эти 100 тонн нефти, обладающие присущими только им свойствами, помещены в известное хранилище (цистерна или подводный трубопровод), вещное право на них уже возникает³⁸. Кроме того, нефть, добываемая из различных месторождений, характеризуется своими собственными, присущими только ей и определяющими ее как субстанцию признаками, интересующими получателя.

Таким образом, с учетом сделанной нами оговорки можно сделать вывод о том, что право собственности на нефть, передаваемую отправителем в систему нефтепроводов, принадлежит отправителю до момента такой передачи, а право собственности на нефть, получаемую «на выходе», – ее получателю (на практике – самому отправителю) с момента передачи этой нефти транспортирующей организацией.

Более интересный вопрос возникает в **третьей ситуации**: происходит ли что-либо с правом собственности на нефть, переданную в систему нефтепроводов, или оно все также принадлежит отправителю?

В отличие от первой и второй ситуаций в данном случае решение вопроса о праве собственности на нефть далеко не так однозначно. Связано это с тем, что, как было описано

³⁷ Для того чтобы не усложнять анализ отношений, мы рассматриваем ситуацию, когда отправитель и получатель нефти не совершают каких-либо действий, направленных на ее отчуждение. Тем не менее такое допущение, за исключениями, указанными в настоящей работе, не влияют на проводимый нами анализ.

³⁸ Скловский К.И. Применение гражданского законодательства о собственности и владении. Практические вопросы. – М., 2004. – С. 35.

выше, с момента передачи некоего индивидуализированного объема нефти в систему нефтепроводов эта нефть де-индивидуализируется (в юридическом смысле), т. е. перестает существовать в качестве той субстанции, каковой она являлась ранее. Можно даже отметить, что имеет место «гибель» этой нефти, характеризующейся определенными признаками и свойствами (одновременно с этим происходит возникновение новой вещи, с присущими только ей свойствами и особенностями)³⁹.

Как доктрина права, так и закон (ст. 235 ГК РФ) связывают с таким обстоятельством лишь одно правовое последствие – прекращение права собственности на соответствующую вещь. Как следствие, можно с полным основанием утверждать, что прекращается право собственности отправителя на нефть, переданную им в систему нефтепроводов с момента такой передачи и смешения его нефти с нефтью, находящийся в тот момент в системе.

Представляется, что лишь один аргумент может быть использован для целей оспаривания такой позиции: в соответствии с имеющимися нормативными актами специализированного характера (а равно и типовым договором транспортировки нефти, который заключается АК «Транснефть» с отправителями нефти) как та нефть, что передается отправителем в систему нефтепроводов, так и та смесь, что выдается получателю, соответствуют (или, во всяком случае, должны соответствовать определенному ГОСТу⁴⁰).

Тем не менее данный аргумент может использоваться лишь для той ситуации, когда в силу особенностей отношений между участниками процесса транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов, конкретные характеристики и отличительные особенности нефти не играют для участников процесса транспортировки сущностной роли (когда единственной целью, преследуемой сторонами, является факт получения нового объема нефти в месте, отличном от места передачи изначального объема нефти для транспортировки). Однако и в данном случае можно утверждать, что право собственности на переданную нефть прекращается, поскольку смешение этой изначально индивидуализированной вещи с вещами, определяемыми родовыми признаками, и невозможность ее последующей индивидуализации влечет прекращение права собственности на эту вещь, так как вещное право на вещь, определенную родовыми признаками, невозможно.

Во всех иных случаях названный аргумент является сомнительным по следующим основаниям. Прежде всего, соответствующие ГОСТы (на то время, пока в соответствии с Федеральным законом от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании» (с изм. и доп.) их место не заняли соответствующие технические стандарты) посвящены лишь регулированию качества соответствующей нефти и не содержат ни требований ко всем компонентам нефти, передаваемой в систему нефтепроводов, ни точных показателей тех составляющих нефти, которые подвергаются регулированию в рамках того или иного ГОСТа (устанавливаются лишь некоторые рамки, в которых должны находиться значения соответствующих компонентов переданной нефти). Таким образом, ГОСТ невозможно определить в качестве акта, который индивидуализирует передаваемую нефть. Кроме того, данные ГОСТы применимы лишь к тем отношениям, которые возникают в связи с транспортировкой нефти посредством системы магистральных нефтепроводов. Тем самым данный аргумент был бы неприменим к абсолютно идентичным по своей сути отношениям, возникающим в связи с транспортировкой нефти посредством системы частных нефтепроводов, а следо-

³⁹ Это особенно показательно для той ситуации, когда состав транспортируемой нефти (признаки, отличающие эту нефть от нефти иных отправителей, транспортируемой по соответствующей системе нефтепроводов) имеет принципиальное значение для сторон процесса транспортировки (например, в силу того, что договор транспортировки является одним из элементов договорной схемы, по итогам которой именно переданная нефть (или нефть, обладающая теми же характеристиками свойствами и признаками, что и переданная нефть) должна быть передана третьему лицу).

⁴⁰ В дальнейшем – техническим стандартам (с момента принятия).

вательно, не может использоваться как некий «универсальный способ» индивидуализации нефти.

И последнее. Существующее законодательное регулирование не содержит правила, которое бы прямо устанавливало, что транспортируемая нефть определяется этими ГОСТами (иными словами, не имеется законодательного предписания, которое бы установило необходимость использования данных ГОСТов для определения и индивидуализации нефти для целей гражданского оборота, кроме как для целей определения возможности передачи соответствующей нефти в систему магистральных нефтепроводов для целей транспортировки.

В связи с этим можно сделать вывод, что передача нефти отправителем в систему «когерентных» нефтепроводов, влекущая смешение этой нефти с нефтью, уже находящейся в системе, и, таким образом, ее де-индивидуализацию, представляет собой действие, направленное на прекращение права собственности отправителя на переданную нефть и на возникновение иных прав по отношению к участникам процесса транспортировки (в частности, транспортирующей организации) в зависимости от вида отношений, возникающих между отправителем нефти и соответствующими участниками в связи с такой транспортировкой.

§ 4. Прекращение права собственности на нефть, транспортируемую посредством системы нефтепроводов

Проанализируем, что происходит в связи с таким исчезновением транспортируемой нефти, и, как следствие, права собственности на нее.

Решение указанной ситуации, которое предлагается в типовом договоре на транспортировку нефти посредством системы магистральных нефтепроводов, заключаемой АК «Транснефть», представляет собой положение, которое закрепляется следующим образом (п. 1.1 типового договора): «Транснефть» обязуется в порядке и на условиях, определенных настоящим договором... оказать грузоотправителю услуги по транспортировке нефти, принадлежащей грузоотправителю на праве собственности или на ином законном основании, в том числе в смеси с нефтью других грузоотправителей.». Таким образом, АК «Транснефть» не придает значения тому факту, что «нефти, принадлежащей грузоотправителю», не существует с момента ее передачи в систему нефтепроводов, как было описано выше. Очевидно, основная причина для такого подхода – непростой характер данного вопроса и неоднозначность последствий того или иного вывода.

Сам типовой договор АК «Транснефть», а равно и закрепляемый им подход, строящийся на принципах договора возмездного оказания услуг, будет подробнее описан далее в соответствующем разделе. Для целей же настоящего раздела отметим, что конструкция типового договора транспортировки нефти не является объемлющей все возможные правовые ситуации, которые могут возникнуть в связи с отношениями по транспортировке нефти посредством системы нефтепроводов⁴¹.

Таким образом, возможными и юридически обоснованными подходами к анализу последствий прекращения права собственности на транспортируемую нефть могут быть следующие:

право собственности отправителя на нефть, переданную им в систему нефтепроводов, прекращается, но возникает имущественное право требования к транспортирующей организации по предоставлении по завершении процесса транспортировки соответствующего объема нефти, хоть и не являющейся непосредственно той нефтью, что была передана отправителем, но отвечающей показателям определенного сторонами процесса транспортировки ГОСТа (*«механизм оказания услуг»*);

право собственности отправителя на нефть, переданную им в систему нефтепроводов, прекращается, а вместо него возникает имущественное право на соответствующую часть (долю) в той самой *res sui generis* – нефти, находящейся в системе нефтепроводов (*«механизм общей долевой собственности»*);

право собственности на транспортируемую нефть, принадлежавшее отправителю нефти до момента ее передачи в систему нефтепроводов, прекращается, а вместо него возникает обязательственное, по своей сути, право отправителя требовать от транспортирующей организации передать получателю «на выходе» соответствующий эквивалент, при этом право собственности на переданную в систему нефтепроводов нефть (соответственно, и на ту самую *res sui generis*, которая постоянно существует в системе нефтепроводов и постоянно изменяется) переходит транспортирующей организации (*«механизм мены»*).

⁴¹ В частности, те, когда именно состав (качество) транспортируемой и передаваемой получателю нефти имеет ключевое значение для сторон.

Структурировать отношения по транспортировке нефти посредством системы нефтепроводов можно в одной из указанных выше форм, соответствующей сути и типу отношений, возникающих между сторонами в каждом конкретном случае, а также цели, которую стремятся достичь стороны процесса транспортировки в каждом конкретном случае.

Суть и отличительные особенности «механизма оказания услуг» и «механизма мены» более подробно будут изложены при рассмотрении обязательственно-правовых аспектов процесса транспортировки.

«Механизм общей долевой собственности»

Сомнительно (прежде всего в силу институциональных причин), что в рамках механизма общей долевой собственности могут и будут структурироваться отношения по транспортировке нефти посредством системы магистральных нефтепроводов. Однако это не исключает возможности использования данного механизма при транспортировке нефти посредством системы частных нефтепроводов, если такое регулирование отвечает интересам соответствующих сторон (например, в силу заключенного между ними договора простого товарищества, предполагающего передачу транспортируемой нефти в общую собственность).

Отношения между отправителями нефти, будучи структурированы по принципу данного механизма, представляют собой ничто иное, как отношения сособственников в рамках общей долевой собственности.

В связи с таким толкованием нужно понять, насколько необходимо специальное регулирование отношений между всеми отправителями нефти для целей возникновения юридически действительных отношении общей долевой собственности между ними на транспортируемую нефть или существующего законодательного регулирования достаточно для того, чтобы утверждать, что общая долевая собственность на нефть автоматически возникает с момента передачи нефти в систему нефтепроводов каждым конкретным отправителем. Иными словами, приводит ли автоматически смешение нефти в системе магистральных нефтепроводов к возникновению права общей долевой собственности на смесь у всех соответствующих отправителей?

По общему правилу, установленному ст. 244 ГК РФ, имущество, находящееся в собственности двух или нескольких лиц, принадлежит им на праве общей собственности (п. 1 ст. 244). В силу указанной статьи ГК РФ общая собственность возникает при поступлении в собственность двух или нескольких лиц лишь неделимого имущества либо имущества, не подлежащего разделу в силу закона. Общая собственность на делимые вещи возникает лишь в случаях, предусмотренных законом или договором. Представляется, что последнее правило распространяется на смесь нефти, образующуюся в нефтепроводе, поскольку это вещь делимая (ее раздел возможен без изменения ее назначения). Закон режима общей собственности в этом случае не предусматривает⁴².

Тем не менее в пользу данной концепции могут быть приведены следующие аргументы. В соответствии со ст. 218 ГК РФ право собственности на новую вещь, изготовленную или созданную лицом для себя с соблюдением закона и иных правовых актов, приобретается этим лицом. Как было описано выше, в силу особенностей процесса транспортировки, та нефть, вещь особого рода, которая на протяжении всего процесса транспортировки нахо-

⁴² Не делают этого и стороны рассматриваемого договора транспортировки нефти посредством системы магистральных нефтепроводов (что, однако, не может рассматриваться нами как истина в последней инстанции, с учетом того факта, что транспортировка нефти посредством системы магистральных нефтепроводов является лишь частным случаем транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов вообще).

дится в системе нефтепроводов, постоянно изменяется (с каждым добавлением новой нефти, передаваемой очередным отправителем, нефть, в том виде, в котором она существовала «в трубе», перестает существовать, деиндивидуализируется (фактически, гибнет), и вместо нее возникает иная нефть, которая хотя и сходна с предыдущей смесью, на деле представляет собой новую субстанцию). Таким образом, каждую передачу новой нефти в систему нефтепроводов очередным отправителем можно рассматривать в качестве юридического факта, влекущего гибель прежней вещи, но одновременно и создание вещи новой.

Таким образом, все отправители могут быть определены как своего рода создатели такой новой вещи (нефти, находящейся в системе нефтепроводов). Их можно было бы рассматривать в качестве субъектов общей долевой собственности. Однако этому (дополнительно к тому факту, что нефть, находящуюся в системе нефтепроводов, невозможно расценивать как неделимую вещь) препятствует невозможность расценивать действия каждого конкретного отправителя по передаче своей нефти в систему нефтепроводов как действие, направленное на создание этой новой *res sui generis*, находящейся в системе нефтепроводов, *для себя*. Более того, каждого конкретного отправителя все остальные отправители заботят лишь постольку, поскольку нефть, ранее принадлежавшая им и переданная в систему, уничтожает ту нефть, что была передана первоначальным отправителем, и является причиной передачи получателю «на выходе» совершенно иной нефти (зачастую отличающейся более худшими показателями, чем имелись у переданной в систему нефти)⁴³.

Значит, при транспортировке нефти посредством системы нефтепроводов необходимо исходить из предположения о том, что долевая собственность на нефть у участников процесса транспортировки отсутствует, если только договором между ними прямо не установлено иное.

Передача же нефти получателю по завершении процесса «транспортировки», функционирующего на основе концепции долевой собственности, представляет собой в рамках данной концепции выделение доли соответствующего участника. При этом такая доля рассчитывается исходя из количества нефти, переданной отправителем в систему нефтепроводов в соответствии с договором, заключенным с транспортирующей организацией, с учетом норм естественной убыли, имевшей место в процессе «транспортировки» (применение которых также закрепляется договором с каждым отправителем нефти).

Транспортирующая организация при построении отношений, связанных с транспортировкой нефти посредством системы нефтепроводов, должна играть роль связующего звена, по сути формирующего отношения по долевой собственности. Во многом это объясняется практическим аспектом: заключение всеми отправителями нефти между собой многосторонних договоров, определяющих правовой режим транспортируемой нефти, нецелесообразно. Тем не менее цель подобных договоров была бы легко достигнута посредством включения в договоры транспортировки, заключаемые между каждым отправителем нефти и транспортирующей организацией, типовых условий, определяющих режим транспортируемой нефти⁴⁴.

На основании вышеизложенного представляется, что в случае, когда в силу каких-либо причин стороны процесса транспортировки нефти преследовали цель возникновения общей собственности на транспортируемую нефть, возможным и наиболее юридически действительным механизмом придания отношениям отправителей нефти посредством системы нефтепроводов характера отношений долевых собственников является механизм, предусмотренный п. 4 ст. 244 ГК РФ, – договорное закрепление режима общей долевой собственности

⁴³ Решению данного конфликта интересов посвящено создание так называемого банка качества нефти, подробнее о котором речь пойдет ниже.

⁴⁴ Подробнее об этом см. специальный раздел настоящей работы, посвященный обязательственно-правовым аспектам транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов.

в отношении нефти, транспортируемой посредством системы нефтепроводов. В использовании данного механизма есть определенный смысл, поскольку он позволил бы сторонам соответствующих отношений избежать риска неоднозначного толкования природы таких отношений между ними, а, соответственно, их прав и обязанностей. Необходимо чрезвычайно аккуратно формировать соответствующие конструкции, поскольку в противном случае (как, впрочем, и в случае рассмотрения таких отношений в качестве отношений в рамках общей долевой собственности и без соответствующего договорного регулирования⁴⁵) последствия такого толкования будут просто катастрофическими для гражданского оборота в данной сфере. Основной причиной этого явилась бы обязательность применения общих норм гражданского права, регулирующих порядок реализации прав и обязанностей участников долевой собственности (поскольку по общему правилу в соответствии со ст. 246, 247 ГК РФ распоряжение, а равно владение и пользование имуществом, находящимся в общей долевой собственности, осуществляется по соглашению между участниками долевой собственности, какового не имелось бы⁴⁶ при условии названного допущения)⁴⁷:

а) по общему правилу, при продаже доли в праве общей собственности постороннему лицу остальные участники долевой собственности имеют преимущественное право покупки продаваемой доли по цене, за которую она продается (ст. 250 ГК РФ)⁴⁸.

Данное обстоятельство представляется несколько спорным применительно к отношениям по «транспортировке нефти», где по общему правилу каждый из первоначальных собственников переданной в систему нефти не ограничен никаким преимущественным правом, принадлежащим третьим лицам;

б) в случае если доля одного из участников несоразмерно мала по сравнению с долями иных участников долевой собственности, такая доля в общей собственности может быть по решению суда заменена на денежную компенсацию иными участниками долевой собственности (ст. 252 ГК РФ).

Таким образом, при применении конструкции долевой собственности может возникнуть риск того, что один из участников (компания, подобная Лукойлу, или, скажем, ТНК-БП) этой долевой собственности на нефть, переданной в совокупности в систему нефтепроводов, будет требовать по суду передачи ему права собственности на нефть, переданную в систему нефтепроводов какой-либо не очень крупной компанией-собственником;

с) при разделе имущества, находящегося в общей собственности, и выделе из него доли, если иное не предусмотрено законом или соглашением участников, их доли признаются равными (ст. 245, 254 ГК РФ).

С учетом того что специальных соответствующих законодательных положений в сфере «транспортировки» нефти не имеется, равно как формально не имеется и каких-либо соглашений сторон этой так называемой долевой собственности, возникает риск оспаривания небольшой компанией-отправителем размера своей «доли», подлежащей передаче получателю «на выходе», по сравнению с тем, в каком количестве нефть была передана в систему нефтепроводов этой компанией.

⁴⁵ О подходах, в частности, высказывались отдельные исследователи данных отношений (например, Макс Гутброд, который является не только довольно известным юристом-практиком, но и автором многочисленных работ по широкому кругу вопросов права) в ходе обсуждения соответствующей проблематики.

⁴⁶ В настоящее время таковых соглашений фактически не имеется. Все, чем оформляются эти отношения, – лишь договоры транспортировки нефти, заключаемые между каждым конкретным отправителем нефти и транспортирующей организацией.

⁴⁷ Узнав о необходимости применения которых, нефтяные компании были бы наверняка немало и неприятно удивлены.

⁴⁸ Со всеми связанными с этим обязанностями участника долевой собственности, продающего свою долю в ней, например, по заблаговременному уведомлению остальных участников долевой собственности о предстоящей продаже своей доли.

Таким образом, представляется, что придание отношениям по транспортировке нефти посредством системы нефтепроводов режима общей долевой собственности соответствует характеру отношений между участниками процесса транспортировки и, таким образом, может иметь место только в том случае, если стороны напрямую преследуют цель возникновения общей долевой собственности на транспортируемую нефть (например, в рамках договора простого товарищества или иного) и закрепляют данный режим в договоре между собой.

Глава 3

Обязательно-правовые аспекты транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов

§ 1. Участники отношений, связанных с транспортировкой нефти посредством системы нефтепроводов

Прежде чем перейти к рассмотрению природы договора, оформляющего отношения по транспортировке нефти посредством системы нефтепроводов, а также условий такого договора, необходимо обрести понимание того, кто же является участником соответствующих отношений.

1. Транспортирующая организация

Необходимо отметить, что возможность возникновения и существования отношений по транспортировке нефти посредством системы нефтепроводов неразрывно связана с фактом существования лиц, владеющих нефтепроводами, а равно и самих этих нефтепроводов.

Действующее законодательство не содержит точного легального определения транспортирующей организации. Однако на основании комплексного анализа имеющихся нормативных актов под транспортирующей организацией необходимо понимать лицо, владеющее и эксплуатирующее систему нефтепроводов, посредством которых осуществляется «транспортировка» нефти, переданной отправителями.

Эксплуатируемые отдельными частными лицами нефтепроводы представляют собой частные (или «промысловые») нефтепроводы. Эксплуатацию магистрального нефтепровода осуществляет ОАО «АК «Транснефть». Следует отметить, что придание нефтепроводу статуса магистрального нефтепровода играет очень большую роль для структурирования отношений, связанных с транспортировкой нефти⁴⁹. Так, если не установлено четкого регулирования, а равно и специальных законодательных ограничений в отношении эксплуатации промысловых нефтепроводов, и стороны вправе в полной мере наслаждаться свободами диспозитивного регулирования, установленного ГК РФ (в частности, ст. 421 ГК РФ), то совершенно иное регулирование существует в отношении эксплуатации магистральных нефтепроводов.

В период СССР магистральные нефтепроводы находились в ведении Главного управления по транспорту и поставкам нефти (Главтранснефть). Эксплуатацией магистральных нефтепроводов занимались производственные объединения по добыче нефти, а также управления магистральных нефтепроводов, имевшие статус юридического лица. Деятельность этих организаций подчинялась плановым заданиям. Перемещение нефти от промысла до потребителя осуществлялось на основе последовательно заключаемых договоров

⁴⁹ Особенности, существующие применительно к частным нефтепроводам (в сравнении с нефтепроводами магистральными), будут специально отмечены. Иные положения настоящей работы применимы одинаково к отношениям, возникающим в связи с транспортировкой нефти посредством как частных, так и магистральных нефтепроводов.

поставки. В силу этого отношения по транспортировке нефти в самостоятельный договор не выделялись. Если поставка нефти требовала задействования нескольких участков нефтепроводов, эксплуатируемых различными управлениями, нефть передавалась от одного управления другому по договору поставки по цене, учитывающей соответствующие затраты на транспортировку. Конечный потребитель был производителю нефти неизвестен, поскольку между данными субъектами не возникало прямых договорных отношений.

Прекращение Советского Союза и переход от плановой экономики к рыночным отношениям оказали существенное влияние на систему магистральных нефтепроводов и повлекли большие изменения. Прежде всего, вместо производственных объединений по добыче нефти и управлений трубопроводной транспортировки нефти, появились частные нефтедобывающие компании и независимые от них предприятия нефтепроводного транспорта. Как следствие этого, изменилась и экономическая сущность отношений, складывающихся по поводу использования магистральных нефтепроводов. Транспортировка нефти посредством магистральных нефтепроводов превратилась в самостоятельный вид предпринимательской деятельности, заключающейся в «перемещении» нефти третьих лиц за плату.

В 1993 г. во исполнение Указа Президента РФ от 17 ноября 1992 г. (далее также – Указ)⁵⁰ Правительством Российской Федерации на базе Главтранснефти была учреждена акционерная компания по транспорту нефти «Транснефть» в форме акционерного общества открытого типа (далее – АК «Транснефть»). Сделано это было постановлением Правительства РФ от 14 августа 1993 г. № 810 «Об учреждении акционерной компании по транспорту нефти «Транснефть».

1 апреля 1995 г. Президент РФ издал Указ № 327 «О первоочередных мерах по совершенствованию деятельности нефтяных компаний», в котором Правительству поручалось увеличить уставный капитал АК «Транснефть» за счет внесения в него закрепленных в федеральной собственности акций. Таким образом, АК «Транснефть» должна была стать стопроцентным участником всех нефтепроводных предприятий.

Необходимо также отметить, что в силу существующего положения вещей (особенно в силу владения разветвленной системой магистральных нефтепроводов) АК «Транснефть» является субъектом естественных монополий и внесена в реестр таких субъектов⁵¹. Данный факт во многом определяет ее доминирующее положение в отношениях с иными участниками отношений по транспортировке нефти посредством системы магистральных нефтепроводов, а также возможность диктовать свои «правила игры» на данном рынке.

В связи с этим взаимодействие с частными лицами – участниками отношений по транспортировке нефти посредством системы магистральных нефтепроводов по вопросам транспортировки нефти осуществляют сама АК «Транснефть» и ее аффилированные лица, непосредственно эксплуатирующие магистральный нефтепровод.

В последние годы АК «Транснефть» оформила соответствующие договорные связи с вовлеченными в процесс эксплуатации магистрального нефтепровода АО «МН» и заключает договоры от своего имени.

⁵⁰ Указ Президента РФ от 17 ноября 1992 г. № 1403 «Об особенностях приватизации и преобразования в акционерные общества государственных предприятий...» // САПП РФ. – 1992. – № 22. – Ст. 1878; 1993. – № 34. – Ст. 3277.

⁵¹ См., напр.: Статья 4 Федерального закона от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях», постановление ФЭК РФ от 24 марта 2000 г. № 15/6, приказ Федеральной службы по тарифам от 26 августа 2004 г. № 59 «Об утверждении Временного положения о Реестре субъектов естественных монополий, в отношении которых осуществляются государственное регулирование и контроль».

2. Отправитель нефти

Субъектом отношений, связанным с транспортировкой нефти посредством системы нефтепроводов, является также отправитель нефти.

В данном случае опять необходимо сделать оговорку о том, что в отношении промышленных нефтепроводов специальных правил, установленных в отношении данного субъекта, не содержится. Таким образом, отправителем нефти с использованием системы промышленных нефтепроводов может являться любое лицо, заключившее в данном качестве договор транспортировки нефти с соответствующей транспортирующей организацией.

Иные правила подлежат применению, если речь заходит об отношениях по транспортировке нефти, связанных с эксплуатацией системы магистральных нефтепроводов. В соответствии с Положением о приеме и движении нефти отправителем нефти может являться только производитель нефти. При этом производителями нефти могут являться компании, фактически осуществляющие добычу нефти и обладающие при этом всеми необходимыми разрешениями (лицензиями) на осуществление такой деятельности.

Федеральным законом от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях» (далее – «Закон о естественных монополиях») субъектный состав договора транспортировки нефти посредством системы магистральных нефтепроводов ограничен только применительно к случаям, если система магистральных нефтепроводов используется для экспорта нефти. В этом случае сторонами договора выступают, с одной стороны, АК «Транснефть», а с другой – отправитель, которым может являться любой производитель нефти, т. е. лицо, осуществляющее добычу нефти на основании соответствующей лицензии на недропользование.

Представляется, что в силу превалирующей роли Закона о естественных монополиях над Положением о приеме и движении нефти именно названный закон должен приниматься в расчет при решении вопроса о том, кто именно может выступать отправителем нефти в отношениях с транспортирующей организацией.

В типовом договоре транспортировки нефти посредством системы магистральных нефтепроводов лица, пользующиеся услугами АК «Транснефть», именуются «грузоотправителями». Несмотря на это, автор предпочитает называть данных лиц «отправителями», поскольку, как это будет показано далее, такое наименование представляется более соответствующим природе рассматриваемых нами отношений.

3. Получатель нефти

Перейдем к вопросу о статусе и роли получателя нефти в реализации договора транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов.

Опять же необходимо проанализировать отдельно договоры транспортировки нефти посредством магистральных нефтепроводов, а также посредством промышленных нефтепроводов.

Что касается договора транспортировки нефти посредством системы магистральных нефтепроводов, можно отметить следующее. Стороной такого договора получатель нефти не является. Договор транспортировки нефти посредством системы магистральных нефтепроводов отводит получателю очень узкую функцию и весьма ограниченные права (например, на получение нефти), а также обязанности (например, по подписанию актов приема-сдачи нефти в пункте назначения). При этом обязанность по принятию нефти в пункте назначения лежит в соответствии с договором на отправителе. Во многом это объясняется тем фактом, что по общему правилу отправитель нефти является и ее получателем. Однако договор

устанавливает и возможность, когда фактически отправитель и получатель являются разными лицами. Тем не менее такая возможность реализуется посредством использования в договоре механизма «представительства», т. е. допущения такой ситуации только в случае, если получателем нефти является надлежаще уполномоченный представитель отправителя. Понятно, таким образом, что даже в этой ситуации юридически стороной отношений с АК «Траснефть» все равно выступает сам отправитель нефти.

В связи с этим представляется, что договор транспортировки нефти посредством магистральных нефтепроводов нельзя рассматривать в качестве договора в пользу третьего лица (в его понимании ст. 430 ГК РФ), в соответствии с которым должник обязан произвести исполнение не кредитору, а указанному или не указанному в договоре лицу, имеющему право требовать от должника исполнения обязательств в свою пользу (ст. 430 ГК РФ), а получателем нефти является сам отправитель.

Что касается договора, заключаемого участниками отношений по транспортировке нефти посредством системы промысловых нефтепроводов, здесь подобных ограничений мы не найдем. Таким образом, представляется возможным, используя свободы, предоставляемые ст. 421 ГК РФ, не только расширить права получателя нефти, но и ввести его в состав сторон договора транспортировки, сделав его, тем самым, трехсторонним. Такая форма регулирования вполне может быть избрана сторонами для целей построения сложных договорных схем, в которых договор транспортировки нефти является лишь одной из составляющих.

Таким образом, при совершенствовании законодательства, регулирующего отношения по транспортировке нефти посредством системы нефтепроводов, необходимо предоставить получателям нефти определенные права и возложить на них определенные обязанности в отношении приема нефти от транспортирующей организации. Это будет способствовать развитию оборота и созданию для сторон соответствующих отношений новых форм распоряжения нефтью, а также сделает более гибкой систему отношений между участниками процесса транспортировки нефти.

§ 2. Правовая природа договора транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов

Отношения сторон, связанные с транспортировкой нефти посредством системы нефтепроводов, оформляются договором транспортировки. При этом необходимо отметить, что хотя автор в целом и придерживается точки зрения ряда исследователей (например, Н.Д. Егорова)⁵², которые утверждают, что под договором необходимо понимать «и юридический факт, лежащий в основе обязательства, и само договорное обязательство, и документ, в котором закреплён факт установления обязательственного правоотношения»⁵³, для того, чтобы в полной мере понять правовую природу отношений, возникающих в связи с транспортировкой нефти посредством системы нефтепроводов, необходимо вслед за М.И. Брагинским и В.В. Витрянским⁵⁴, а равно рядом иных видных ученых различать в данном случае договор – отношения, а также договор – сделку.

Во многом применение данного подхода к отношениям по транспортировке нефти посредством системы нефтепроводов связан с тем, что специального регулирования договора транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов и связанных с ним отношений в ГК РФ не содержится. В отсутствие норм о гражданско-правовом регулировании транспортировки нефти посредством нефтепроводов, положения особенной части ГК РФ применимы к данному процессу в той части, в какой это позволяет режим, установленный для смешанных договоров (п. 3 ст. 421 ГК РФ). Если же нормы особенной части ГК РФ окажутся недостаточными, будут применяться общие положения об обязательствах. Кроме того, для целей определения условий такого договора стороны в полной мере используют возможности, предоставленные им ст. 421 ГК РФ, которая, в частности, предоставляет участникам гражданского оборота формулировать условия договора таким образом, который являлся бы для них предпочтительным (за исключением случаев, когда имеются императивные нормы, посвященные регулированию конкретных вопросов).

К сожалению, зачастую стороны используют данный принцип при оформлении договора транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов таким образом, который не только не защищает в полной мере их права (и должным образом закрепляет обязанности), но и не отражает объективно существующих аспектов самого процесса транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов. Иными словами, договор-сделка в данном случае не соответствует договору-отношениям.

Данная ситуация порождает различные дискуссии, касающиеся содержания соответствующих отношений и, соответственно, договорных конструкций, их оформляющих.

Например, в настоящее время существует дискуссия в отношении определения вида договора транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов⁵⁵. Необходимо отметить, что вопрос о том, к какому виду следует отнести такой договор (нас в данном случае интересует этот вопрос в части, посвященной регулированию отношений, связанных с передачей нефти в систему нефтепроводов и ее изъятию из системы), является чрезвычайно важным в силу того, что от определения вида этого договора непосредственно зависит соот-

⁵² См., напр.: Договор в народном хозяйстве. – Алма-Ата, 1987. – С. 13; Советское гражданское право. – Т. 1. – Свердловск, 1972. – С. 355.

⁵³ Гражданское право / под ред. А.П. Сергеева и Ю.К. Толстого. – СПб., 1996. – С. 428.

⁵⁴ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Общие положения. – М.: Статут, 1997. – С. 12.

⁵⁵ См., напр.: См., напр.: Д.Д. Логофет Договор транспортировки нефти по магистральному нефтепроводу // Право и Экономика. – 2003. – № 4..

ветствующее регулирование прав и обязанностей сторон по нему, а также распределение рисков, связанных с исполнением сторонами своих обязательств по договору⁵⁶.

⁵⁶ Например, риск случайной гибели нефти, переданной в систему нефтепроводов.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.