

# 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

**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](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 обязательно-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	5
Глава 1	21
§ 1. Становление российского нормативного регулирования отношений, возникающих в связи с транспортировкой нефти посредством системы нефтепроводов	21
§ 2. Современное законодательство о вопросах транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов	26
Конец ознакомительного фрагмента.	36

**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, су-

ществующее 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, нефтепроводами<sup>1</sup>. Возникновение та-

---

<sup>1</sup> 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.

ких 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 транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов автор исследует и апеллирует к положениям типового договора по транспортировке нефти, предлагаемого ОАО «АК «Транснефть» своим контрагентам<sup>2</sup>. Впрочем, данный факт не сужает объекта

---

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

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 обязательстванно-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 обязательстванно-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 га-



зопроводов, 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. Тарасовым<sup>3</sup>, А.Н. Романовичем<sup>4</sup> 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»<sup>5</sup> и «Международные трубопроводы и их правовой статус»<sup>6</sup>. 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»<sup>7</sup>, а также работы Д.Д. Логофета<sup>8</sup>.

---

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

<sup>4</sup> См.: Романович А.Н. Транспортные правоотношения. – Мн., 1984.

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

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

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

<sup>8</sup> См., напр.: Логофет Д.Д. Договор транспортировки нефти // Право и эконо-

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

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;

---

мика. – 2003. – № 4.

<sup>9</sup> См., напр.: Перчик А.И. Трубопроводное право. – М., 2002.

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 со-

зданию, 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 гражданско-

го права, а те отношения, которые построены по принципу власти и подчинения (в частности, вопросы лицензирования и получения 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 права<sup>10</sup>. 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 ис-

---

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

следователей.

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 собственникам и добываемая из различных месторождений)<sup>11</sup>, влекущая смешение этой нефти с нефтью, уже находящейся в системе, и, таким образом, ее де-индивидуализация,

---

<sup>11</sup> 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.

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 дан-



ный 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 полу-

чателю «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.

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 переда-

чи «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 собственностью,

сти 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 собственников.

# **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 эконо-

мики 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) <sup>12</sup>.

В соответствии с таким подходом собственник земель имел право искать, копать, плавить, 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. <sup>17</sup>

---

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

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 строились<sup>13</sup>. 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 наукой<sup>14</sup>.

В 1970 г. ответственность за управление и регулирование нефтепроводного хозяйства страны возложили на Ми-

---

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

<sup>14</sup> Там же. – С. 11.



нистерство 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.

## **§ 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)<sup>15</sup>;

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.);

---

<sup>15</sup> 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.

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;

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 («промышленных») нефтепроводов, регулируются лишь нормами Гражданского кодекса Российской Федерации. При этом в силу отсутствия каких-либо специальных норм, содержащихся в Гражданском кодексе Российской Федерации, конкрет-

ная 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 авторов<sup>16</sup> 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,

---

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

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 нефти<sup>17</sup>;

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 энергетики<sup>18</sup>

---

<sup>17</sup> Приказ Минпромэнерго России от 5 октября 1995 г. № 208.

<sup>18</sup> 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.

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 углеводородов. Кроме того, принятые в последующем Положения о Министерстве топлива и энергетики<sup>19</sup> 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

---

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

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 обязательно 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 права<sup>20</sup>, а также в том смысле, как это сформулировано в Указе-96<sup>21</sup>, 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 ор-

---

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

<sup>21</sup> 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».



ганизацию, 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 от 30 мая 1993 г. № 504 (по-

дробнее 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 эконо-

мическим 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 нефтепроводов<sup>22</sup>, 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)<sup>23</sup>

---

<sup>22</sup> Подробнее об этом см. ниже.

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

# 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.