

В.А. Богоненко

**ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДОСТАВКИ НЕФТИ
И НЕФТЕПРОДУКТОВ ТРУБОПРОВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

Новополоцк 2002

УДК 347.44(066)
ББК_67(4 Бей)623.2
Б 74

Рецензенты:

Годунов В.Н. – зав.каф. гражданского права Белорусского государственного университета, кандидат юридических наук, доцент

Мороз В.П., кандидат юридических наук, доцент.

Богоненко В.А.

**Правовое регулирование доставки нефти
и нефтепродуктов трубопроводным транспортом**

В работе рассмотрены вопросы правового регулирования доставки нефти и нефтепродуктов магистральными нефте- и нефтепродуктопроводами. В ней также дается правовая характеристика договора, опосредующего доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом.

Издание предназначено для работников топливно-энергетического комплекса, юристов, хозяйственных руководителей и предпринимателей, а также преподавателей и студентов юридических факультетов.

**УДК 347.44(066)
ББК_67(4**

Бей)623.2

ISBN 985-418-123-7

© Богоненко В.А., 2002

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	
ГЛАВА 1. Источники правового регулирования доставки нефти и нефтепродуктов трубопроводным транспортом	
§ 1. Законы Республики Беларусь	
§ 2. Международные соглашения Республики Беларусь	
§ 3. Нормативные правовые акты органов государственного управления и иных государственных организаций.....	
ГЛАВА 2. Договор как правовая форма доставки нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом	
§ 1. Договор, опосредующий доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, в системе гражданско-правовых договоров	
§ 2. Стороны, содержание и форма договора, опосредующего доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом	
ГЛАВА 3. Исполнение обязательств по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом и ответственность сторон за их нарушение	
§ 1. Правовая характеристика и содержание исполнения обязательств по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом	
§ 2. Ответственность сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом	
ГЛАВА 4. Решение проблем международного правового регулирования отношений по доставке нефти и нефтепродуктов трубопроводным транспортом (конвенционный подход на примере стран Европы)	
§ 1. Общий обзор иностранного законодательства о трубопроводном транспорте	
§ 2. Проблемы международного правового регулирования отношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом и предпосылка для реализации конвенционного подхода по их решению	
§ 3. Международная конвенция в области доставки нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом как одна из форм кодификации международного частного права.....	
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	

ВВЕДЕНИЕ

История развития отношений по перемещению нефти и нефтепродуктов трубопроводным транспортом связана с развитием научно-технического прогресса и ведет отсчет с момента промышленного освоения месторождений нефти в Пенсильвании (США) в 1859 г. ¹, разработки братьями Маннесман (Германия) в 1886 г. технологии производства бесшовных труб, а в 1928 г. – электро-сварки труб, используемых для прокладки трубопроводов ².

В современном мире одним из важнейших элементов экономики является ресурсообеспечение ее основных отраслей и сфер экономической деятельности. Рост научно-технического прогресса, новейшие достижения в области технических наук позволили вывести трубопроводный транспорт из первоначально узкой, структурно несложившейся сферы экономики в обособленную транспортную отрасль, развить ее до экономически значимых параметров. При этом, залог дальнейшего развития трубопроводного транспорта - в наличии уже известных залежей нефти и перспективах открытия новых месторождений. Только разведанные в крупнейших нефтедобывающих странах мира запасы нефти на начало 90-х годов XX века обеспечивают ее добычу более чем на 90 лет ³. Как и прогнозировалось, к 2000 г. нефть стала основным видом топлива, т.к. удельный вес угля в топливном балансе непрерывно снижался, а доля атомной энергии еще невелика ⁴.

Строительство магистральных нефтепроводов, составивших в дальнейшем единую систему магистральных трубопроводов Республики Беларусь и Российской Федерации, началось в 1947 г. и в основном было завершено в 1984 г. ⁵. Основной же период развития трубопроводного транспорта СССР пришелся на 60-70-е годы XX века. В директивах развития народного хозяйства на 1960-1980 гг. было запланировано ускоренное развитие всех видов транспорта, и особенно, транспорта нефтепроводного ⁶. К 1975 г. общая протяженность нефтепроводов и нефтепродуктопроводов достигла 50 тыс. км ⁷. К этому времени себестоимость перевозки грузов (коп./10 тыс. км) составляла: железнодорожным транспортом – 2,478; автомобильным – 50,51; морским – 1,98; речным – 2,58, в то время как трубопроводным всего 0,84 ⁸. Доля трубопроводного транспорта в общем грузообороте СССР с начала интенсивного строительства магистральных трубопроводов (1960 г.) возросла с 2,7 до 18 % в 1980 г., когда были построены основные системы магистральных трубопроводов. Это составило более 2/3 от общего объема всего топлива, транспортируемого всеми видами транспорта ⁹.

Таким образом, трубопроводный транспорт стал наиболее экономичным видом транспорта, а отношения по перемещению нефти и нефтепродуктов трубопроводным транспортом получили чрезвычайно широкое распространение. В настоящее время в еще большей степени усилилось воздействие топливной энергетики, нефтяной промышленности и трубопроводного транспорта, прежде всего транзита нефти (нефтепродуктов), на экономику Республики Беларусь. Так, по данным Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь в 2001 г. деятельность трубопроводного транспорта оказалась наиболее эффективной. Здесь рентабельность составила 174,2 %. На внутреннем водном и автомобильном транспорте деятельность была убыточной (соответственно -45,8 % и -24 %), на железнодорожном и воздушном соответственно 12,4 % и 8,8 % рентабельности. О влиянии транзита нефти через белорусскую территорию на доходную часть бюджета Республики Беларусь говорят данные Белорусского государственного концерна по нефти и химии (“Белнефтехим”), в соответствии с которыми среднее количество нефти, перекачиваемой по магистральным нефтепроводам “Дружба” через территорию Беларуси, составляет в год 70-80 млн. т., а размер тарифов за прокачку нефти от 0,4 до 2,0 долларов США за сто тонно-километров.

Объективно сложившиеся во 2-й половине XX века в народном хозяйстве СССР экономические отношения, опосредующие перемещение нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, не нашли своего закрепления и оценки в науке гражданского права. В редких единичных исследованиях, относящихся в основном к 60-м годам XX века, носивших фрагментарный характер и обращенных главным образом к правовому регулированию организации и деятельности предприятий трубопроводного транспорта, лишь попутно предпринимались попытки охарактеризовать правовую природу отношений по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом. Однако в условиях жесткой директивной регламентации хозяйственной деятельности и реально сложившейся структуры экономического пространства, в котором ресурсообеспечение большинства отраслей народного хозяйства достигалось посредством планово-распределительного механизма, в науке гражданского права закрепились представления о снабженческо-сбытовом характере правоотношений по перемещению нефти и нефтепродуктов трубопроводным транспортом. Редкие для советской, а затем российской и белорусской юридической литературы упоминания о правоотношениях по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом носят характер предположений о правовой природе этих отношений, которые до настоящего времени так и не нашли своего места в доктрине гражданского права.

Сложившиеся в практике трубопроводной отрасли отношения по перемещению нефти (нефтепродуктов) магистральными трубопроводами по своей форме опосредованы договором, но договором, не известным гражданскому праву. Легальное определение договора, опосредующего перемещение нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, в законодательстве Республики Беларусь отсутствует, как отсутствует и внутригосударственное законодательство, регулирующее рассматриваемые отношения.

После распада СССР (1991 г.) некогда единая система магистральных нефте- и нефтепродуктопроводов оказалась юридически разобщена по территориям ныне суверенных государств, входивших в состав СССР. В связи с данным обстоятельством отношения по перемещению нефти и нефтепродуктов трубопроводным транспортом во многих случаях осложнены иностранным элементом, но никаких теоретико-правовых исследований этих отношений в науке международного частного права не проводилось.

Таким образом, важнейшие для Республики Беларусь экономические отношения не облечены в надлежащую правовую форму, что самым негативным образом влияет на содержание отношений по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом и существенным образом ущемляет экономические интересы субъектов хозяйствования и государства.

Предпринятое теоретико-правовое исследование в полной мере охватывает весь комплекс вопросов, требующих своего разрешения и закрепления в доктрине и законодательстве Республики Беларусь.

Рассмотрение вопросов правового регулирования отношений по перемещению нефти и нефтепродуктов трубопроводным транспортом проведено в неразрывном контексте интеграционных процессов между Республикой Беларусь и Российской Федерацией, и в частности:

- основных принципов формирования и функционирования общей транспортной системы Сообщества Беларуси и России, одобренных Исполнительным Комитетом Сообщества Беларуси и России 18 декабря 1996 г., которыми была определена необходимость разработки единых начал формирования транспортных тарифов и унификации нормативной правовой базы, регламентирующей работу по видам транспорта;

- концепции формирования и управления объединенной транспортной системой Союзного государства, разработанной и одобренной Исполнительным Комитетом Сообщества Беларуси и России 8 сентября 1999 г., реализация которой предполагает решение задач по развитию и техническому совершенствованию транспортной структуры, решение вопросов технологической и экологической

безопасности работы транспорта, формирования и функционирования рынка транспортных услуг, осуществления тарифного и налогового регулирования;

- политики, направленной на создание и функционирование единого баланса топливно-энергетических ресурсов Союзного государства.

ГЛАВА 1

ИСТОЧНИКИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДОСТАВКИ НЕФТИ
И НЕФТЕПРОДУКТОВ ТРУБОПРОВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

§1. Законы Республики Беларусь

Правовая система Республики Беларусь по основным параметрам соотносится с семьей континентального (романо-германского) права¹⁰. В юридической литературе признается особая значимость закона в системе источников романо-германского права¹¹. Транспортные уставы и кодексы, как основные кодификационные акты, идентифицируемые среди иных видов нормативных правовых актов в качестве законов, являются традиционным источником права, обеспечивающим высокий уровень правового регулирования транспортных правоотношений в Республике Беларусь. Р. Давид справедливо обращает внимание на отличие кодексов от “простых законов”, проявляющееся в особом авторитете кодексов, их стабильности¹². С другой стороны, вопрос о значении кодексов и уставов в контексте рассмотрения общего вопроса о дуализме частного права созвучен с вопросом о соотношении гражданского права и права торгового, как вопроса, теперь уже актуального не только для зарубежного права, но и белорусского, и российского права¹³.

Применительно к вопросу о характере и источниках правового регулирования отношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом значение дискуссий о роли транспортных уставов и кодексов, о дуализме частного права и монизме не столь существенно. В данном случае следует исходить из характерных особенностей трубопроводного транспорта, в частности, его высокой технологичности, несопоставимой с другими видами транспорта, юридической и фактической закрытости, что практически делает невозможным правовое регулирование отношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом специальным транспортным уставом или кодексом.

Являясь частью экономического оборота, услуги по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, облеченные в форму гражданско-правового договора, образуют собой обязательственные правоотношения, которые регулируются обязательственным правом. Особое место здесь занимают общие положения об обязательствах, закрепленные в подразделе 1 раздела III Гражданского кодекса и общие положения о договоре, содержащиеся в подразделе 2 раздела III ГК. Среди положений обязательственного права, отно-

сящихся к отдельным видам обязательств, изложенных в разделе IV Гражданского кодекса (отдельные виды обязательств), правила о договоре, направленном на оказание услуг по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, отсутствуют. Вместе с тем, общий смысл и начала обязательственного права предполагают включение в него правил, направленных на регулирование самых разнообразных отношений экономического оборота, что проявляется в содержании раздела IV ГК. Между тем, история развития советского, белорусского и российского гражданского права и обязательственного права, в частности, отмечена тенденцией неуклонного расширения общего числа обязательств, включаемых в Гражданский кодекс. При этом отдельные из них, числящиеся ныне в ряду привычных и важнейших гражданско-правовых обязательств, таковыми первоначально не признавались, а значение других ограничивалось их видовыми свойствами. Характерный этому пример – перевозка, которая в русском гражданском праве конца XIX. – начала XX в.в. признавалась видом подряда¹⁴, о правовой природе которой велись значительные дискуссии в советском гражданском праве в 50-е, 60-е годы XX века¹⁵, и все же закрепленная в гражданско-правовой форме самостоятельного договора перевозки в Основах гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик 1961 г. и принятых в 1963-1964 гг. Гражданских кодексах союзных республик.

Не мог считаться решенным вопрос о правовом регулировании отношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом на уровне Гражданского кодекса Республики Беларусь (1964 г.) после включения в него Законом “О внесении изменений и дополнений в Гражданский кодекс Республики Беларусь” от 3 марта 1994 г. главы 26¹ (Снабжение энергетическими и другими ресурсами), состоявшей из одной статьи (ст. 264¹). Нерешенным оказался вопрос и с принятием нового Гражданского кодекса (1998 г.), поскольку содержащееся в нем правило (п.2 ст.519 ГК) о том, что к отношениям, связанным со снабжением через присоединенную сеть газом, нефтью и нефтепродуктами, водой и другими товарами, правила о договоре энергоснабжения (статьи 510–518) применяются, если иное не установлено законодательством или не вытекает из существа обязательства, не позволяет говорить о наличии в гражданском кодексе правил, направленных на регулирование отношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом в силу четко выраженной правовой индивидуальности этих правоотношений, существа обязательства по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, отчего и невозможно применение правил об энергоснабжении к рассматриваемым здесь правоотношениям.

Неудачной можно считать любую попытку имплементации обязательства по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом в раздел IV Гражданского кодекса, кроме как включение договора, опосредующего доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, в Гражданский кодекс в качестве самостоятельной договорной формы. Правила о договоре, направленном на оказание услуг по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, должны быть помещены в отдельной главе Гражданского кодекса, где кроме понятия договора будут содержаться правила о способах доставки нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, количестве и качестве нефти (нефтепродуктов), предъявлении их к доставке и сдаче, сроках доставки, цене услуг, ответственности по договору. Подобный подход позволит решить проблему правового регулирования отношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, облечь их в форму гражданско-правового обязательства на уровне Гражданского кодекса.

В контексте сравнительного правоведения следует отметить характерную тенденцию, возникшую в зарубежном праве во второй половине XX века, а именно: уменьшение роли торговых кодексов, из которых и вместе с которыми вытесняются отдельные обязательства¹⁶. Вместе с тем, в гражданских кодексах таких богатых на правовые традиции стран, как Франция, Германия, Нидерланды отсутствуют специальные правила о договоре, направленном на оказание услуг по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, хотя в каждой из этих стран имеются магистральные трубопроводы. Однако признание иностранного правового опыта вполне естественно должно ограничиваться определенными границами, разводящими страны и их правовые системы за разграничительные линии в зависимости от уровня их экономического развития, содержания экономических отношений, что важно не только в плане привычного восприятия Гражданского кодекса в качестве “экономической конституции” любой страны, но и существующих традиций, общественного сознания и других составляющих, способных повлиять на волю законодателя. В данном контексте важно отметить следующее:

1. Гражданские кодексы Франции (1804 г.) и Германии (1896 г.) создавались в то время, когда трубопроводного транспорта еще не существовало, а Гражданский кодекс Нидерландов (1970 г.) создавался одновременно с трубопроводной отраслью этой страны. Гражданские кодексы Республики Беларусь и Российской Федерации, новые по сути и содержанию, создавались в период, когда трубопроводная отрасль двух стран полностью сформировалась и действует уже более сорока лет.

2. Общая протяженность, а, следовательно, и значимость магистральных трубопроводов для экономики Франции, Германии, Нидерландов, Российской Федерации и Республики Беларусь несопоставимы. В частности, протяженность магистральных нефтепроводов Франции составляет 5,9 тыс. км, Германии – 2,0 тыс. км¹⁷, Нидерландов – немногим более 1,5 тыс. км¹⁸, в то время как в Российской Федерации – 48,5 тыс. км¹⁹ и в Республике Беларусь – 2,9 тыс. км²⁰. При этом магистральные трубопроводы Российской Федерации и Республики Беларусь образуют единую систему магистральных трубопроводов.

3. Включение в § 6 главы 30 ГК статьи 519 (ГК Республики Беларусь) и ст. 548 (ГК Российской Федерации) лишь подтверждает попытки движения законодателя в вопросе о правовом регулировании отношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом в сторону Гражданского кодекса. Практически возможность включения в Гражданский кодекс правил о договоре, направленном на оказание услуг по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, может рассматриваться в связи с процессом унификации гражданского законодательства Республики Беларусь и Российской Федерации.

В качестве нормативного правового акта, создающего основу устойчивого правового регулирования транспортной деятельности в Республике Беларусь, следует воспринимать Закон Республики Беларусь “Об основах транспортной деятельности”, который вступил в силу с 1 июля 1998 г. Формально юридически в сопоставлении с Гражданским кодексом данный Закон имеет узкую (отраслевую) направленность, в сопоставлении же с транспортными уставами и кодексами, регулирующими частные вопросы того или иного вида транспорта Закон “Об основах транспортной деятельности” выполняет роль универсального правового регулятора транспортных правоотношений. Положения Закона распространяются на отношения, возникающие при осуществлении любой транспортной деятельности в Республике Беларусь, за исключением технологических внутрихозяйственных перевозок (ст. 1 Закона). Данный Закон является основой для формирования системы законодательства Республики Беларусь в области транспортной деятельности (ст. 2 Закона). Понятием транспортной деятельности, содержащимся в ст. 3 Закона “Об основах транспортной деятельности” охватывается и деятельность трубопроводного транспорта, входящего в транспортную систему Республики Беларусь. Кроме того, указанные в ст. 3 Закона признаки транспортной деятельности – совокупность организационных и технологических операций по перемещению грузов, в полной мере присущи именно трубопроводному транспорту, как наиболее технологичному виду транспорта. Понятие субъекта и объекта транспортной деятельности, со-

держатся соответственно в ст. 5 и ст. 6 Закона применимо к объективно сложившимся в трубопроводной отрасли правоотношениям, что в большой степени проявляется в закреплённом на уровне данного Закона праве иностранных физических и юридических лиц осуществлять транспортную деятельность с использованием находящихся в их собственности транспортных средств.

Закрепление в Законе (ст. 7) основных прав и обязанностей производителей транспортных работ и услуг имеет значение для всех видов транспорта и для транспорта трубопроводного, но с определёнными оговорками. В частности, указание на право назначать и получать плату за произведённые транспортные работы и услуги, установленную соглашением сторон, за исключением случаев, когда платежи определяются на основе тарифов, утверждённых в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами, к обязательству по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом неприменимо, поскольку стоимость оказываемых услуг по перемещению нефти (нефтепродуктов) магистральными трубопроводами определяется утверждёнными тарифами, указание на которые содержится в договоре, но размер которых не зависит от воли сторон. Устав же трубопроводного транспорта в Республике Беларусь отсутствует. С другой стороны, указание на обязанность производителей транспортных работ и услуг соблюдать экологические нормы при осуществлении транспортной деятельности, участвовать в ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций в случаях, предусмотренных законодательством Республики Беларусь, наиболее значимо именно для организаций, эксплуатирующих магистральные трубопроводы, поскольку речь идет об эксплуатации объекта, создающего повышенную опасность для окружающих, тем более, что существующая система магистральных нефтепроводов создавалась в основном в период с 1947 по 1984 гг., и в настоящее время срок службы около половины магистральных нефтепроводов превышает нормативный срок²¹.

Среди норм, закрепляющих основные права и обязанности потребителей транспортных работ и услуг, указанных в ст. 8 Закона, норма, закрепляющая право свободно выбирать производителей транспортных работ и услуг в соответствии с актами законодательства Республики Беларусь, фактически неприменима в сфере трубопроводного транспорта Республики Беларусь, так как о выборе потребителя здесь можно говорить условно и в более узком понимании, ибо этот выбор в наименьшей степени связан с волей потребителя услуг и в большей – заданностью маршрутов пролегания магистральных трубопроводов, территориально ограниченных в пространстве и эксплуатируемых двумя юридически самостоятельными одноотраслевыми предприятиями единой системы магистральных трубопроводов (нефть) и одним предприятием по перекачке

нефтепродуктов²². Среди других положений Закона Республики Беларусь “Об основах транспортной деятельности” значимы для транспортной отрасли в целом и для трубопроводного транспорта, в частности, положения, касающиеся вопросов государственного регулирования и управления транспортной деятельностью, ее организацией и обеспечением, ответственности в области транспортной деятельности, а также вопросы международной транспортной деятельности. Однако эти положения в большей степени имеют значение для создания и функционирования всей инфраструктуры транспортной отрасли и трубопроводного транспорта, в частности, и тем самым опосредованно воздействуют на характер обязательства по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом.

В качестве необходимого правового регулятора, определяющего правовые, экономические и организационные основы деятельности трубопроводного транспорта, может выступить закон о трубопроводном транспорте. Опыт правового регулирования на уровне подобного закона уже длительное время известен зарубежному праву, например, Закон “О трубопроводах” 1949 г. (Канада), Закон “О трубопроводах” 1962 г. (Великобритания), Закон “О трубопроводах” 1963 г. (Швейцария). В бывших республиках Союза ССР и, прежде всего, Российской Федерации, на территориях которых пролегают магистральные трубопроводы, подобные законы долгое время не принимались. В Российской Федерации был подготовлен и представлен для рассмотрения аналогичный по структуре и содержанию проект Закона “О нефти и газе”, а в Республике Беларусь – проект Закона “О магистральном трубопроводном транспорте”.

В соответствии со ст. 2 Закона Республики Беларусь “О магистральном трубопроводном транспорте” от 9 января 2002 г. данный Закон регулирует отношения в области магистрального трубопроводного транспорта, возникающие при функционировании, создании, эксплуатации, консервации и ликвидации магистральных трубопроводов. Вместе с тем, рассматриваемый Закон, проект которого был разработан на кафедре трубопроводного транспорта Полоцкого государственного университета, в целом сохранил свою направленность на обеспечение правовых основ организации, управления трубопроводным транспортом, обеспечение его надежной и безопасной эксплуатации²³. По своей структуре, объему и содержанию Закон Республики Беларусь “О магистральном трубопроводном транспорте” несопоставим с аналогичными законами других стран и, в частности, канадским и английским законами, значительно уступая им по количеству технико-юридических форм, содержащих правовые нормы (главы, разделы, части, статьи и др.), и степени охвата регулируемых отношений. Выполняя свое основное предназначение – организация и обеспечение

деятельности трубопроводного транспорта, управление им, и тем самым создавая основу правового регулирования отношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, данный Закон сам по себе в предложенном варианте не может обеспечить правовое регулирование этих отношений уже потому, что практически не содержит норм, направленных на их регулирование и в этом виде должен рассматриваться как необходимый, но не единственный правовой регулятор отношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом.

В плане сравнительного правоведения интерес представляет Закон “О трубопроводах” 1962 г. (Великобритания), определенные положения которого, учитывающие специфику разных территорий, по которым проходят магистральные трубопроводы (Великобритания – Уэльс – Шотландия), могут быть спроецированы на отношения в сфере трубопроводного транспорта других государств, в том числе Республики Беларусь и Российской Федерации. В английском Законе этому посвящены раздел “Оценка состояния трубопроводного транспорта в Англии и в Уэльсе” (Rating of Pipe-lines in England and Wales)²⁴ и раздел “Общее приложение применительно к Шотландии” (General Application to Scotland)²⁵.

На правоотношения по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, осложненные иностранным элементом, должны распространяться положения раздела VII Гражданского кодекса Республики Беларусь “Международное частное право”, а также законы Республики Беларусь, направленные на регулирование внешнеэкономической деятельности.

Таким образом, обеспечить необходимое качество правового регулирования отношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом можно лишь создав систему правовых регуляторов, основными элементами которой должны стать, помимо общих законов, специальные правовые нормы, включенные в Гражданский кодекс Республики Беларусь и Закон Республики Беларусь “О магистральном трубопроводном транспорте”.

§ 2. Международные соглашения Республики Беларусь

Международные соглашения Республики Беларусь общеэкономического и специального характера образуют собой важнейшую составляющую правового регулирования отношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, осложненных иностранным элементом.

Международные соглашения общеэкономического характера с участием Республики Беларусь определяют общую направленность правового регулиро-

вания отношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом по территории сопредельных государств в сторону специальных международных соглашений, учитывающих отраслевую специфику национальных экономик. Особенность международных соглашений общеэкономического характера проявляется во множественности объектов правового регулирования, что обусловлено сложностью мировой экономики и национальных экономик, в частности. Вместе с тем, одной из определяющих тенденций в современном мире является рост национального экономического оборота и его интернационализация в пределах экономических зон и сообществ, что способствует свободному обращению товаров, работ, услуг, имплементации норм международных соглашений в национальное законодательство.

Наряду с осознанием того, что государство и единство его внутреннего законодательства являются краеугольным камнем дальнейшего развития в области права, уже во второй половине XIX века пришло четкое понимание необходимости унификации в определенных сферах человеческой деятельности, таких как транспорт, которые в силу их трансграничной природы не могут эффективно регулироваться не только национальным правом, но и коллизионными нормами. Поэтому нет ничего удивительного в том, что первые международные конвенции по унификации права были заключены в области интеллектуальной собственности и транспорта более ста лет назад в период расцвета “правового национализма”²⁶.

Для общеэкономических международных соглашений употребляется классификация международных договоров: двусторонние и многосторонние; открытые и закрытые; межгосударственные, межправительственные и межведомственные. Что касается классификации по объектам правового регулирования, то здесь общеэкономическая направленность международных соглашений не завершает, а напротив, предполагает их дальнейшую классификацию в зависимости от того, какой из общеотраслевых элементов становится объектом правового регулирования: транспорт, транзит, тарифы, производственная кооперация, налоги, валюта и др. Общеэкономические международные соглашения с участием Республики Беларусь обеспечивают общее начало и принципы правового регулирования отношений по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом по территории сопредельных государств, поскольку рамками этих отношений охватывается большинство общеотраслевых элементов.

В Договоре от 24 сентября 1993 г. о создании Экономического Союза определены общие начала и принципы организации и правового регулирования экономических отношений между государствами – участниками Содружества

Независимых Государств; закреплены положения о свободном перемещении товаров, услуг, капиталов и рабочей силы (ст. 3 Договора), гармонизации таможенного законодательства, механизмах тарифного и нетарифного регулирования, поэтапном сближении тарифов на перевозки грузов, транзитных тарифов при соблюдении принципа свободы транзита, недопущении несанкционированного реэкспорта в третьи страны (ст. 5 Договора)²⁷. В качестве реализации положений Договора о создании Экономического Союза и в целях обеспечения расчетов между хозяйствующими субъектами государств–участников Экономического Союза 21 октября 1994 г. государства–участники СНГ заключили Соглашение о создании Платежного союза, и в его рамках – платежной системы, обеспечивающей осуществление расчетов за услуги транспорта (ст. 3 Соглашения)²⁸.

Важным с точки зрения необходимости закрепления правовых категорий и понятий, упорядочения юридических текстов и практики отношений по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом по территории сопредельных государств стало Соглашение от 23 декабря 1993 г. об общих условиях и механизме поддержки развития производственной кооперации, предприятий и отраслей государств–участников Содружества Независимых Государств. Это Соглашение принято также в порядке обеспечения достижения целей и принципов Экономического Союза. В Соглашении от 23 декабря 1993 г. для целей данного Соглашения закреплено понятие услуг, под которыми понимаются проектные, ремонтные работы, техническое обслуживание и технологические операции (ст. 3 Соглашения)²⁹. Тем самым технологические операции, осуществляемые в рамках отношений по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, идентифицируются в качестве услуг по перемещению нефти (нефтепродуктов) магистральными трубопроводами по территории сопредельных государств.

Соглашение от 15 апреля 1994 г. о создании зоны свободной торговли заключено с целью реализации положений Договора о создании Экономического Союза. Структура Соглашения обеспечивает закрепление норм, направленных на регулирование торговой и внешнеэкономической деятельности в целом. Ряд положений Соглашения от 15 апреля 1994 г., касающихся общего порядка и условий оказания услуг в области непосредственного обслуживания товарооборота, предполагает заключение дополнительных соглашений (ст. 17 Соглашения)³⁰.

Общэкономическим отраслевым Соглашением от 9 сентября 1994 г. о сотрудничестве в области химии и нефтехимии, заключенным большинством государств–участников СНГ, установлено, что договаривающиеся стороны

вправе заключать двусторонние и многосторонние долгосрочные соглашения о сохранении и развитии специализации и кооперирования химических, нефте-химических предприятий и предприятий (в т. ч. трубопроводного транспорта), обеспечивающих поставку необходимых для их деятельности продукции, а также сырья, полупродуктов и оборудования (ст. 3 Соглашения)³¹.

Республикой Беларусь и рядом других государств–участников СНГ 27 марта 1997 г. принята Горная хартия – общеэкономический, отраслевой многосторонний договор, направленный на закрепление основных начал и принципов в области развития горно-геологического сектора экономики, создания и развития рынка минерально-сырьевых ресурсов, безопасности работ и охраны окружающей среды, создания и совершенствования законодательных и иных нормативных актов в области изучения, разведки, использования и охраны недр государств-участников СНГ. Стороны приняли на себя обязательства по выполнению основных условий Горной хартии, в т.ч. в части облегчения доступа к транспортным инфраструктурам в целях международного транзита, потока минерально-сырьевых ресурсов, а также продуктов их переработки (п. 6 Хартии), выполнения услуг, связанных с транспортировкой полезных ископаемых (п. 17 Хартии)³².

Соглашением от 22 октября 1997 г. о единых мерах нетарифного регулирования при формировании Таможенного союза, участником которого является Республики Беларусь, определены меры нетарифного регулирования внешнеэкономической деятельности, среди которых технические и экологические стандарты и требования, контроль за качеством ввозимых товаров (ст. 2 Соглашения)³³.

В Соглашении от 8 сентября 1999 г., заключенном между Правительством Республики Беларусь и Правительством Российской Федерации о проведении единой структурной промышленной политики, стороны определили для себя необходимость осуществления комплексных мер в сфере внешнеэкономической деятельности, оказывающих непосредственное влияние на важнейшие отрасли промышленного производства (ст. 1 Соглашения)³⁴.

Важнейшие положения, способные оказать воздействие на перспективы организации, эксплуатации магистральных трубопроводов и правового регулирования отношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, содержатся в Договоре о создании Союзного государства, заключенном Республикой Беларусь и Российской Федерацией 8 декабря 1999 г. В документе определены предметы ведения Союзного государства, в том числе: создание единого экономического пространства и правовых основ общего рынка, обеспечивающего свободное перемещение товаров, услуг и равные условия

для деятельности хозяйствующих субъектов; объединенная транспортная система; стандарты и эталоны; формирование общего технологического пространства (ст. 17 Договора)³⁵.

Общепромышленное соглашение о регулировании цен (тарифов) на продукцию (услуги) в области транспорта, связи, электроэнергетики и газовой промышленности заключено между Правительством Республики Беларусь и Правительством Российской Федерации 13 апреля 1999 г. Соглашение определяет порядок регулирования цен (тарифов) на продукцию и услуги различных отраслей экономики. В соответствии со ст. 5 Соглашения порядок регулирования цен (тарифов) на конкретные виды продукции (услуг) и взаимодействие сторон Соглашения определяются отдельными межведомственными и отраслевыми соглашениями с учетом особенностей отраслей в соответствии с национальным законодательством³⁶.

Отраслевое Соглашение об условиях транзита грузов Республики Беларусь с использованием портов и другой транспортной инфраструктуры Латвийской Республики заключено на правительственном уровне 9 ноября 1999 г. Соглашение направлено на регулирование транзита экспортно-импортных грузов Республики Беларусь через территорию Латвийской Республики. Для целей данного Соглашения под транспортными средствами, наряду с другими видами транспорта, понимается и трубопроводный транспорт. Соглашение обеспечивает свободу транзита грузов через территорию Латвийской Республики посредством создания необходимых условий для использования портов Латвийской Республики для обработки транзитных экспортно-импортных грузов Республики Беларусь, содействия открытию представительств транзитных организаций на территории договаривающихся сторон, а также посредством других преференций. В частности, в соответствии с п. 1 ст. 6 Соглашения транзитные перевозки экспортных грузов Республики Беларусь через территорию Латвийской Республики не подлежат обложению никакими таможенными налогами и пошлинами или другими сборами (за исключением сборов за конкретные услуги)³⁷.

Анализ большинства международных общеэкономических соглашений с участием Республики Беларусь позволяет сделать вывод о том, что они образуют собой целостную систему международно-правового регулирования и направлены на развитие основных организационно-правовых форм интеграции, таких как таможенный союз, общий рынок, экономический союз, единое экономическое пространство. Таким образом, выкристаллизовываются зоны концентрации внешнеэкономических интересов, которые объективно толкают государства на создание интеграционных объединений вроде Таможенного союза СНГ, или на решение других крупных проблем – правовое регулирование

применения защитных мер, антидемпинговых процедур, правовой режим рынка труда и т.п.³⁸. В общей системе международных экономических отношений, как объекта международно-правового регулирования, заключены и отношения по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом по территории сопредельных государств. Характер международно-правового регулирования этих отношений во многом определяется их тесной связанностью с другими международными экономическими отношениями. Общеэкономические международные соглашения создают необходимые условия для последующего отраслевого или специального международно-правового регулирования отношений по перемещению нефти (нефтепродуктов) по территории сопредельных государств.

Содержание обязательства по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом по территории сопредельных государств определяется характером правового регулирования рассматриваемых отношений. Их основным регулятором являются международные соглашения специального характера. Объектом правового регулирования этих соглашений являются основные принципы и условия взаимоотношений в области перемещения нефти, проведения согласованной политики в области транзита нефти и нефтепродуктов по магистральным трубопроводам.

Формально-юридической причиной применения международных соглашений, как одной из форм кодификации международного права в области перемещения нефти (нефтепродуктов) магистральными трубопроводами, является пролегание магистральных трубопроводов по территории сопредельных государств – самостоятельных субъектов международного права. В материальном значении возможность применения этой формы кодификации международного права обусловлена технологическим единством существующей системы магистральных нефте- и нефтепродуктопроводов и необходимостью обеспечения единого режима эксплуатации этих трубопроводов на территории сопредельных государств.

Изначально правовой основой специальных международных соглашений является общий подход законодателей сопредельных государств к вопросам правового регулирования отношений по доставке грузов отдельными видами транспорта. Одно общее здесь то, что законодательство этих государств различает трубопроводный транспорт среди других видов транспорта, а правоотношения по перемещению грузов отдельными видами транспорта (железнодорожный, автомобильный, воздушный, водный) отличает от правоотношений по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом. Такой подход характерен не только для законодателей Беларуси, России, Украины,

Литвы, Латвии и других ныне суверенных государств, находившихся в едином правовом пространстве бывшего Союза ССР, но и в целом для стран романо-германской и англо-американской семьи правовых систем. Во французском Кодексе о страховании (Code des assurances) в титуле 1 говорится о страховании гражданской ответственности за вред, причиненный подвижными транспортными средствами (des vehicules terrestres á moteur)³⁹. Тем самым французский законодатель подчеркнул свою позицию, согласно которой трубопроводный транспорт рассматривается в качестве объекта самостоятельного правового регулирования. В Великобритании трубопроводный транспорт рассматривается в качестве отдельного вида транспорта, а основу его правового регулирования составляет Закон “О трубопроводах” (Pipe-lines Act)⁴⁰.

Для обозначения и характеристики специальных международных соглашений может быть использована утвердившаяся в доктрине международного права классификация международных договоров, за основу которой берется круг лиц, участвующих в договоре, доступность к участию в договоре, объект правового регулирования.

По кругу лиц специальные международные соглашения следует подразделять на двусторонние и многосторонние. Особенностью международных соглашений в области перемещения нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом является то, что эти соглашения, как правило, носят двусторонний характер, что свойственно не только международной практике Республики Беларусь, но и международной практике других государств. Например, двустороннее Соглашение о взаимодействии при эксплуатации магистральных нефтепродуктопроводов заключено 20 января 1995 г. между Правительствами Российской Федерации и Республики Казахстан⁴¹.

По сравнению с многосторонними специальными международными соглашениями двусторонние специальные международные соглашения в значительной степени позволяют исключить коллизию законов различных государств, что непосредственным образом сказывается на качестве правового регулирования отношений по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом по территории сопредельных государств.

Возможность заключения двусторонних и многосторонних специальных международных соглашений определяется состоянием внутригосударственного правового регулирования рассматриваемых отношений, наличием законодательства о трубопроводном транспорте, технических норм и правил эксплуатации, технических условий и ГОСТов на перемещаемые нефть (нефтепродукты). В случае отсутствия или недостаточности источников внутригосударственного правового регулирования в одном из договаривающихся государств, в частно-

сти, в Республике Беларусь по отношению к Российской Федерации, тяжесть правового регулирования отношений по перемещению нефти (нефтепродуктов) магистральными трубопроводами по территории сопредельных государств смещается в сторону законодательства государства, имеющего необходимые нормативные правовые акты по трубопроводному транспорту. В данном контексте таким государством является Российская Федерация.

Двусторонние международные соглашения в области перемещения нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом относятся к категории закрытых соглашений. Возможность участия в таких соглашениях обуславливается наличием согласия каждой из сторон соглашения.

Специальные многосторонние соглашения открыты для присоединения других государств в уведомительном порядке, а присоединение к соглашению считается вступившим в силу, как правило, со дня получения депозитарием такого соглашения соответствующего уведомления.

Объектом правового регулирования двусторонних и многосторонних специальных соглашений являются принципы и условия взаимоотношений в области перемещения нефти, в том числе транзита нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам сопредельных государств. Определяя основные понятия и категории в области перемещения нефти (нефтепродуктов) по территории сопредельных государств, эти соглашения обеспечивают юридическое содержание, структуру и характер других источников правового регулирования рассматриваемых отношений. В наибольшей степени специальные международные соглашения оказывают влияние на внутригосударственное законодательство участвующих в соглашении стран, которые не имеют своего законодательства о трубопроводном транспорте, или когда имеющееся законодательство несовершенно. Целью специальных международных соглашений является выработка общих подходов и принципов в области взаимоотношений по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом по территории сопредельных государств. Двусторонние и многосторонние специальные международные соглашения являются формально-юридическим средством, с их помощью участники соглашений достигают поставленные ими цели.

Специальные международные соглашения заключаются в письменной форме. Их структуру образуют: название международных соглашений, преамбула или вводная часть, основная часть, заключительная часть, подписи сторон. Для таких соглашений также допускается и используется право на особое мнение, что в наибольшей степени характерно для многосторонних соглашений.

Основным источником международно-правового регулирования отношений по перемещению нефти (нефтепродуктов) магистральными трубопровода-

ми по территории Республики Беларусь и Российской Федерации являются двусторонние и многосторонние соглашения с участием этих двух государств. Определяющее воздействие на характер правового регулирования рассматриваемых отношений оказывает Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Российской Федерации об основных принципах и условиях взаимоотношений в области транспортировки нефти от 20 июля 1992 г. В основу данного соглашения положен принцип интегрированности магистральных трубопроводов, необходимость формирования совместного рынка нефти и природного газа и установления единых принципов функционирования систем магистральных трубопроводов.

По существующей в доктрине международного права классификации международных договоров Соглашение от 20 июля 1992 г. является закрытым, двусторонним, межправительственным соглашением. Объектом Соглашения являются отношения по перемещению нефти по территории Республики Беларусь и Российской Федерации, что выражено в названии документа. Вместе с тем, в Соглашение не вошли положения, касающиеся отношений по перемещению нефтепродуктов трубопроводным транспортом по территории двух стран. Соглашение имеет простую структуру, состоит из преамбулы, основной части, включающей в себя двенадцать статей, заключено на неопределенный срок с указанием условий его прекращения. В соответствии с известными международному праву способами выражения согласия на обязательность международных соглашений, такое согласие выражено сторонами посредством подписания Соглашения, которое согласно ст. 12 Соглашения с этого момента вступило в силу. Текст Соглашения составлен на белорусском и русском языках в двух экземплярах. Оба текста являются аутентичными и имеют одинаковую юридическую силу.

Цели Соглашения от 20 июля 1992 г. сформулированы в преамбуле. Среди основных целей указано на необходимость обеспечения эффективного использования существующей системы трубопроводного транспорта, хранения и переработки нефти, установления единых принципов функционирования систем магистральных трубопроводов, проведения единообразной политики в нефтегазовой отрасли в отношениях с третьими странами.

Статья 1 Соглашения от 20 июля 1992 г. формально определила направленность и характер правового регулирования деятельности систем магистральных трубопроводов, пролегающих по территории Республики Беларусь и Российской Федерации. Однако правило, содержащееся в ст. 1 Соглашения, с точки зрения доктрины международного частного права не облечено в форму коллизионной нормы, хотя и предназначено указать, право какого государства

должно быть применено к правоотношению по перемещению нефти трубопроводным транспортом по территории двух государств, что исключает возможность указать на тип коллизионной привязки. Если же рассматривать правило, содержащееся в ст. 1 Соглашения, как ущербную коллизионную норму, то придется признать, что в структуре данной коллизионной нормы имеется лишь один элемент – объем. Согласно ст. 1 Соглашения, на территориях договаривающихся сторон сохраняют действие правила, положения, инструкции, стандарты, технические условия и другие нормативные акты, регламентирующие работу трубопроводного транспорта. Тем самым опосредованно подтверждается действие законодательных актов бывшего Союза ССР на территории Республики Беларусь и Российской Федерации, поскольку именно они и составляли основу правового регулирования деятельности трубопроводного транспорта.

Коллизионная привязка к праву Республики Беларусь содержится в ст. 9 Соглашения, в соответствии с которой по неурегулированным в Соглашении вопросам, связанным с транспортом нефти по территории Республики Беларусь, применяются законы и правила, действующие на территории Республики Беларусь. Вместе с тем, основная часть Соглашения от 20 июля 1992 г. включает в себя материально-правовые нормы, необходимые для регулирования отношений по перемещению нефти трубопроводным транспортом по территории договаривающихся государств. Прежде всего, это касается вопросов определения цены на поставляемую Республике Беларусь нефть и тарифов за услуги по перемещению нефти.

Качественно новым этапом в процессе международно-правового регулирования отношений по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом по территории сопредельных государств стало Соглашение о проведении согласованной политики в области транзита нефти и нефтепродуктов по магистральным трубопроводам от 12 апреля 1996 г.⁴². Это открытое, международное, межгосударственное и многостороннее Соглашение, подписанное и ратифицированное рядом государств-участников Содружества Независимых Государств. Соглашение имеет простую структуру, состоит из преамбулы, основной части, включающей в себя тринадцать статей, и скреплено подписями договаривающихся сторон. Статья 12 Соглашения предусматривает необходимость соблюдения договаривающимися сторонами внутригосударственных процедур, направленных на признание обязательности Соглашения. Согласие на обязательность данного Соглашения выражено Республикой Беларусь посредством его ратификации, осуществленной Постановлением Верховного Совета Республики Беларусь от 25 сентября 1996 г. № 624-XIII.

Объектом Соглашения от 12 апреля 1996 г. является политика в области транзита нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам, что выражено в названии самого документа. Соглашение отличается юридической сложностью объекта, который включает в себя: а) отношения по транзиту; б) отношения по транзиту нефти; в) отношения по транзиту нефтепродуктов.

Цели Соглашения указаны в преамбуле и включают в себя необходимость достижения свободного транзита нефти (нефтепродуктов) независимо от их происхождения, места назначения и владельца, осуществления согласованных мер в целях обеспечения народного хозяйства государств-участников Соглашения нефтью и нефтепродуктами, а также реализации положений Договора о создании Экономического Союза от 24 сентября 1993 г.

В Соглашении от 12 апреля 1996 г. в ст. 7 содержится коллизийная привязка к праву государств-участников данного Соглашения, в соответствии с которой деятельность хозяйствующих субъектов, эксплуатирующих объекты нефте- и нефтепродуктопроводов, регламентируется национальным законодательством сторон Соглашения или специальными соглашениями между договаривающимися сторонами.

Основную часть Соглашения от 12 апреля 1996 г. составляют материально-правовые нормы, направленные на специальное регулирование транзита нефти и нефтепродуктов через территорию государств-участников. Эти нормы можно разделить на несколько групп:

а) нормы, закрепляющие экономическое содержание отношений по перемещению нефти (нефтепродуктов) по территории сопредельных государств (ст. 2, ст. 3, ст. 7);

б) нормы, непосредственно направленные на регулирование отношений по перемещению нефти (нефтепродуктов) по территории сопредельных государств (ст. 4, ст. 5);

в) смешанные по направленности нормы, предназначенные для закрепления экономических основ транзита нефти (нефтепродуктов) и непосредственно регулирующие отношения по их перемещению (ст. 8);

г) нормы, направленные на регулирование отношений, возникающих в связи с устранением аварийных ситуаций на магистральных трубопроводах (ст. 6).

В качестве отдельной группы норм следует выделить нормы, определяющие порядок толкования и применения положений Соглашения от 12 апреля 1996 г., а также порядок разрешения споров (ст. 9).

Важной особенностью Соглашения от 12 апреля 1996 г. является то, что в нем раскрывается юридическое значение основных понятий и терминов, используемых в Соглашении. Закрепление основных понятий и терминов на

уровне межгосударственного соглашения позволило упорядочить содержание основных юридических текстов и законодательных актов в области транзита нефти и нефтепродуктов.

Особым образом выделяется открытое международное межгосударственное многостороннее Рамочное соглашение об институциональных основах создания межгосударственных систем транспортировки нефти и газа от 22 июля 1999 г., в котором участвует Республика Беларусь. Соглашение имеет простую структуру, состоит из преамбулы, основной части, состоящей из шестнадцати статей, и скреплено подписями договаривающихся сторон.

Рамочное соглашение от 22 июля 1999 г. определяет правовые основы создания межгосударственных систем перемещения нефти посредством адаптации уже существующих систем, а также путем создания новых межгосударственных систем перемещения нефти. Основная часть Рамочного соглашения от 22 июля 1999 г. состоит из материально-правовых норм, направленных на обеспечение надлежащей эксплуатации и технического обслуживания межгосударственных систем перемещения нефти. Данное соглашение не содержит норм, непосредственно направленных на регулирование отношений по доставке нефти трубопроводным транспортом, но создает условия для унификации технических правил и норм эксплуатации магистральных нефтепроводов.

Таким образом, международно-правовое регулирование отношений по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом с участием хозяйствующих субъектов Республики Беларусь и Российской Федерации развивается двусторонними, а также многосторонними межгосударственными и межправительственными соглашениями. Эти соглашения образуют собой основу правового регулирования рассматриваемых отношений, а также основу для разработки специальных норм и правил, действие которых направлено на обеспечение режима эксплуатации технически единых систем магистральных трубопроводов.

§ 3. Нормативные правовые акты органов государственного управления и иных государственных организаций

На сложность регламентации отношений актами “ведомственных органов” указывает Р. Давид, характеризуя источники советского права, отмечая особо, что сложность такой регламентации еще более значительна, чем та, на которую жалуются юристы в буржуазных странах⁴³. После распада Союза ССР белорусская правовая система вобрала в себя многие категории и институты советского права, а также многие виды нормативных правовых актов. Не стали здесь исключением и “ведомственные” нормативные правовые акты. На наибо-

лее часто встречающиеся из них – инструкции и правила, указано в ст. 2 Закона Республики Беларусь “О нормативных правовых актах Республики Беларусь” от 20 января 2001 г., где перечислены виды нормативных правовых актов Республики Беларусь. В силу правила, содержащегося в п. 1 ст. 3 ГК, акты министерств, иных республиканских органов государственного управления, содержащие нормы гражданского права и изданные в случаях и пределах, предусмотренных законодательными актами, распоряжениями Президента Республики Беларусь и постановлениями Правительства Республики Беларусь, входят в состав гражданского законодательства Республики Беларусь. Статья 3 ГК ранжирует нормативные правовые акты, образующие собой систему гражданского законодательства Республики Беларусь, по их соподчиненности, оставляя акты министерств и иных республиканских органов государственного управления внизу иерархической лестницы, что не является чем-то новым для гражданского права и лишь подтверждает традиционную для теории права градацию нормативных правовых актов, когда верховенство отдается законодательным актам⁴⁴. Таким образом, говоря о правовом регулировании тех или иных общественных отношений, в т.ч. имущественно-стоимостных или товарно-денежных, следует говорить о необходимости иметь сбалансированную систему законодательства, исключающую возможность диспропорции за счет отсутствия в ней необходимых элементов, если считать таковыми отдельные виды нормативных правовых актов. Применительно к правоотношениям по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом приходится говорить об отсутствии сбалансированной системы правовых регуляторов, что явилось следствием отсутствия закона, который бы мог содержать правовые нормы, направленные на регулирование отношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом. Как и сорок лет назад, трубопроводная отрасль насыщена исключительно техническими правилами, нормами и инструкциями. Один только перечень действующих актов к Правилам технической эксплуатации магистральных нефтепродуктопроводов (РД 153-39.4-041-99) содержит 150 наименований⁴⁵.

Особые условия поставки нефти и особые условия поставки нефтепродуктов в условиях плано-распределительной системы, которая существовала в Союзе ССР, были неотъемлемым элементом системы законодательства о поставках и соотносились с Положением о поставках в основном как нормы специальные и общие⁴⁶. Особые условия обеспечивали оперативное согласование деятельности различных видов транспорта при организации нефтеперевозок, определяли плановые периоды поставок, их сроки и условия. На уровне Гражданского кодекса Республики Беларусь ссылка на Особые условия поставок,

как на специальные нормативные акты, предусматривающие особенности поставок отдельных видов продукции, содержалась в ст. 262 ГК (1964 г.). В условиях начавшегося еще до распада СССР реформирования экономических отношений и в связи с утверждением постановлением Совета Министров СССР от 25 июля 1988 г. № 888 новых Положений о поставках, Особые условия поставок оказались совершенно непригодными в качестве правового регулятора качественно меняющих свое содержание отношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом и естественным образом “выпали” из общей системы гражданского законодательства.

Множество технических правил, норм и инструкций закрепляют чрезвычайно высокую технологичность процесса перемещения нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам. Однако эти акты предназначены решать главным образом технические вопросы и поэтому не могут обеспечить правовое регулирование гражданско-правового обязательства по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом. С другой стороны, чрезмерное количество технических документов усложняет практику их применения, в связи с чем в русле их упорядочения и систематизации была предпринята попытка разработать классификационные критерии их разграничения, что в данном контексте, хотя и представляет лишь ограниченный интерес для обязательственного права, но тем не менее позволяет достичь более полного понимания в вопросах применения этих актов. В частности, для целей классификации нормативно-технической документации предложены три группы признаков:

- а) по уровню принятия документов;
- б) по виду деятельности на предприятиях трубопроводного транспорта;
- в) по объектам технологического комплекса трубопроводного транспорта⁴⁷.

Однако данная классификация не есть классификация юридическая, поскольку строится на положениях и категориях технической науки и далека от общих начал и принципов юридической науки, и в данном случае, общей теории права и ее положений, касающихся форм (источников) права. Поэтому необходимая для характеристики системы законодательства о трубопроводном транспорте классификация нормативных правовых актов должна основываться на выработанных юридической наукой понятиях и критериях, а также положениях законодательства Республики Беларусь о нормативных правовых актах. Основным видом нормативных правовых актов, применяемых в трубопроводной отрасли, являются правила и инструкции. В соответствии со ст. 2 Закона Республики Беларусь “О нормативных правовых актах Республики Беларусь”, инструкция – это нормативный правовой акт, детально определяющий содержание и методические вопросы регулирования в определенной области обще-

ственных отношений, а правило – кодифицированный нормативный правовой акт, конкретизирующий нормы более общего характера с целью регулирования поведения субъектов общественных отношений в определенных сферах и по процедурным вопросам. Классификация нормативных правовых актов по видам применительно к трубопроводной отрасли ограничивается инструкциями, правилами, а также ГОСТами, техническими условиями, которые по смыслу Закона Республики Беларусь “О нормативных правовых актах Республики Беларусь” образуют группу “правила”, определяемую в качестве родового понятия.

Поскольку в большинстве случаев речь идет об эксплуатации магистральных трубопроводов, составляющих единую систему магистральных трубопроводов Российской Федерации и Республики Беларусь, то, следовательно, необходимо говорить о правоотношениях по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, осложненных иностранным элементом. В соответствии с п. 1 ст. 1093 ГК право, подлежащее применению к гражданско-правовым отношениям с участием иностранных граждан или иностранных юридических лиц, либо осложненным иным иностранным элементом, определяется на основании Конституции Республики Беларусь, международных договоров Республики Беларусь и не противоречащих законодательству Республики Беларусь международных обычаев. Согласно ст. 6 ГК нормы гражданского права, содержащиеся в международных договорах Республики Беларусь, вступивших в силу, являются частью действующего на территории Республики Беларусь гражданского законодательства и подлежат непосредственному применению.

Основанное на принципе интегрированности магистральных трубопроводов Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Беларусь об основных принципах и условиях взаимоотношений в области транспортировки нефти от 20 июля 1992 г. содержит норму (ст. 1), в соответствии с которой на сопредельных территориях сохраняют действие правила, положения, инструкции, стандарты, технические условия и другие нормативные акты, регламентирующие работу трубопроводного транспорта. Практически все нормативные акты, регламентирующие деятельность трубопроводного транспорта, входили в систему законодательства бывшего Союза ССР и, следовательно, Соглашение от 20 июля 1992 г. распространило их действие на правоотношения по перемещению нефти магистральными трубопроводами по территории Российской Федерации и Республики Беларусь. Одним из таких нормативных актов стали, например, Правила эксплуатации очистных сооружений, нефтебаз, наливных пунктов и перекачивающих станций магистральных нефтепроводов (РД 39-30-85-78) от 8 августа 1978 г. Однако основными нормативными актами стали акты, обеспечивающие эксплуатацию магистральных

нефтепроводов. Прежде всего, это Правила технической эксплуатации магистральных нефтепроводов, утвержденные Министерством нефтяной промышленности СССР 14 декабря 1978 г.⁴⁸. На основе Соглашения от 20 июля 1992 г. и в русле развития и уточнения содержания его основных положений 20 апреля 1996 г. было заключено многостороннее Соглашение с участием Республики Беларусь и Российской Федерации о проведении согласованной политики в области транспорта нефти и нефтепродуктов по магистральным трубопроводам, где в ст. 5 сказано о том, что проведение операций по учету, приему, сдаче, транспортировке, хранению, погрузке нефти, а также управление режимами осуществляется в соответствии с нормами и правилами, согласованными сторонами Соглашения. Вместе с тем, подобное согласование между уполномоченными организациями Республики Беларусь и Российской Федерации уже было осуществлено на уровне межведомственного Соглашения между АК “Транснефть” (Российская Федерация) и концерном “Белнефтепродукт” (Республика Беларусь) от 10 февраля 1995 г. об основных условиях взаимоотношений сторон в области транспортировки нефти. В ст. 5 этого Соглашения сказано о том, что при осуществлении товарно-учетных операций стороны руководствуются российскими нормами и правилами. Среди них основными являются: Правила технической эксплуатации магистральных нефтепроводов, утвержденные приказом Министерства энергетики Российской Федерации 3 октября 2000 г. № 93 /РД 153-39.4-056-00/, Правила безопасности при эксплуатации магистральных нефтепроводов, утвержденные Роснефтепродуктом 14 декабря 1992 г., ТУ 39-16-23-93 “Нефть российская, поставляемая для экспорта”. Однако после принятых в Российской Федерации новых нормативных актов, обеспечивающих эксплуатацию магистральных нефтепроводов, в частности, Правил технической эксплуатации магистральных нефтепроводов, возникла срочная необходимость пересмотра прежних соглашений и, прежде всего, Соглашения от 20 июля 1992 г., поскольку межведомственные соглашения узкого характера, каким является Соглашение от 10 февраля 1995 г., не могут на своем уровне обеспечить необходимое качество правового регулирования отношений по перемещению нефти магистральными трубопроводами по территории сопредельных государств. Из этого следует, что при отсутствии в международных соглашениях межгосударственного или межправительственного уровня специальных норм о применении нормативных правовых актов Российской Федерации к отношениям по доставке нефти магистральными трубопроводами по территории сопредельных государств (Российской Федерации и Республики Беларусь) должны применяться нормативные акты Союза ССР на основании ст. 1 Закона Республики Беларусь “О применении на территории Республики Беларусь законодательства

СССР”, поскольку нормативные правовые акты, обеспечивающие эксплуатацию магистральных нефтепроводов, в Республике Беларусь отсутствуют.

Правовое регулирование доставки нефтепродуктов магистральными нефтепродуктопроводами обеспечивается нормативными правовыми актами Российской Федерации, так как в соответствии со ст. 7 Соглашения о проведении согласованной политики в области транзита нефти и нефтепродуктов по магистральным трубопроводам от 12 апреля 1996 г. деятельность хозяйствующих субъектов, эксплуатирующих объекты нефтепродуктопроводов, регламентируется национальным законодательством стран или соглашением между странами. Проходящий с территории Российской Федерации магистральный нефтепродуктопровод затрагивает территорию Республики Беларусь и эксплуатируется хозяйствующим субъектом Российской Федерации – частным производственным унитарным предприятием “Запад – Транснефтепродукт”. Основным правовым регулятором, обеспечивающим эксплуатацию магистральных нефтепродуктопроводов, являются Правила технической эксплуатации магистральных нефтепродуктопроводов, утвержденные приказом Министерства топлива и энергетики Российской Федерации от 12 октября 1999 г. № 338. Подобные Правила, которые смогли бы обеспечить работу белорусских нефтепродуктопроводов, в Республике Беларусь отсутствуют. Поэтому регламентация работы нефтепродуктопроводов Республики Беларусь может обеспечиваться законодательством СССР в силу ст. 1 Закона Республики Беларусь “О применении на территории Республики Беларусь законодательства СССР”.

Правоотношения по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, не осложненные иностранным элементом, должны регулироваться законодательством Республики Беларусь. Однако значение таких внутригосударственных правовых регуляторов, которые в Республике Беларусь отсутствуют, в значительной мере ограничивается малой протяженностью внутренних нефте- и нефтепродуктопроводов.

В результате анализа используемых в трубопроводной отрасли ведомственных актов в их значении применительно к положениям доктрины общей теории права, касающихся форм (источников) права, основываясь на положениях Закона Республики Беларусь “О нормативных правовых актах Республики Беларусь”, предлагается следующая классификация, включающая три основных группы актов:

1) по видам (инструкции, правила, положения, ГОСТы, ОСТы, СТП, технические условия и др.). Например, ГОСТ 1510-84 “Нефть и нефтепродукты. Маркировка, упаковка, транспортирование и хранение”;

2) по сфере применения (отраслевые, межотраслевые). Например, ГОСТ 19433-88 “Грузы опасные. Классификация и маркировка”, Инструкция по контролю и обеспечению сохранности качества нефтепродуктов на предприятиях трубопроводного транспорта (РД 153-39.4-034-98);

3) по характеру содержания (строительные нормы и правила – СНиП объектов трубопроводного транспорта, технические правила эксплуатации объектов трубопроводного транспорта, правила, обеспечивающие экологическую и промышленную безопасность и др.). Например, СНиП 2.05.06-85 “Магистральные трубопроводы. Нормы проектирования”, Правила технической эксплуатации резервуаров и инструкции по их ремонту, утвержденные Госкомнефтепродуктом СССР 26 декабря 1986 г.

Делая вывод относительно значения и содержания нормативных правовых актов органов государственного управления и иных государственных организаций, следует отметить следующее:

1. Система законодательства, обеспечивающего работу трубопроводного транспорта, – это в основном “ведомственные” нормативные правовые акты.

2. Среди “ведомственных” нормативных правовых актов – это в основном технические правила и нормы.

3. Правоотношения по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, осложненные иностранным элементом, в силу положений, содержащихся в международных соглашениях, регулируются нормативными правовыми актами, на которые указано в этих соглашениях; в отношениях между хозяйствующими субъектами Республики Беларусь и Российской Федерации – законодательством СССР и Российской Федерации.

4. Как в Республике Беларусь, так и в Российской Федерации отсутствует кодифицированный нормативный правовой акт, который бы обеспечивал правовое регулирование отношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом. Правила технической эксплуатации магистральных нефте- и нефтепродуктопроводов решают сугубо технические вопросы, обеспечивающие деятельность трубопроводного транспорта.

5. В Республике Беларусь отсутствует внутригосударственное законодательство, содержащее правила технической эксплуатации магистральных трубопроводов. Целесообразность их разработки ограничивается узостью внутригосударственной трубопроводной отрасли.

В настоящее время кафедрой трубопроводного транспорта Полоцкого государственного университета разработаны и представлены на экспертизу Правила технической эксплуатации магистральных нефтепроводов на территории Республики Беларусь, которые после прохождения всех необходимых процедур

должны быть утверждены Белорусским государственным концерном по нефти и химии (концерн “Белнефтехим”). Правила предназначены регламентировать техническую эксплуатацию магистральных нефтепроводов, проходящих по территории Республики Беларусь, и в их основу положен принцип интегрированности магистральных нефтепроводов Республики Беларусь и Российской Федерации. Предполагается, что введение в действие данных Правил будет соответствовать общей направленности Концепции формирования и управления объединенной транспортной системой Союзного государства, разработанной и одобренной Исполнительным Комитетом Союза Беларуси и России 8 сентября 1999 г.

Вместе с тем, введение в действие белорусских Правил технической эксплуатации магистральных нефтепроводов приведет к необходимости корректировки механизма правового регулирования отношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом.

ГЛАВА 2

ДОГОВОР КАК ПРАВОВАЯ ФОРМА ДОСТАВКИ
НЕФТИ (НЕФТЕПРОДУКТОВ) ТРУБОПРОВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

§1. Договор, опосредующий доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, в системе гражданско-правовых договоров

Нормы права, регулирующие отношения по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, составляют относительно новый институт обязательственного права. Место договора, опосредующего доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, среди гражданско-правовых договоров, направленных на передачу товаров, выполнение работ, оказание услуг, впервые определено законодателем в Гражданском кодексе Республики Беларусь. В соответствии с п. 2 ст. 519 ГК к отношениям, связанным со снабжением через присоединенную сеть газом, нефтью и нефтепродуктами, водой и другими товарами, правила о договоре энергоснабжения (ст. 510–518) применяются, если иное не установлено законодательством или не вытекает из существа обязательства. Вместе с тем, первая попытка включить отношения по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом в сферу действия обязательственного права была предпринята посредством закрепления в Основах гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик правила о том, что гражданское законодательство Союза ССР регулирует отношения с участием железнодорожного, морского, речного, воздушного и трубопроводного транспорта⁴⁹. На уровне Гражданского кодекса Республики Беларусь такая попытка была предпринята в 1994 г., когда в Гражданский кодекс 1964 г. включили гл. 26¹ “Снабжение энергетическими и другими ресурсами”, которая состояла всего из одной статьи. Здесь законодатель ограничился лишь самым общим указанием на “другие ресурсы”, что никоим образом не могло повлиять на характер правового регулирования отношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом ввиду особой правовой природы этих отношений и их существенного отличия от отношений по снабжению энергетическими ресурсами.

Все значение ст. 519 ГК сводится к тому, что она указывает на принадлежность отношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом к гражданско-правовым отношениям. Незавершенность правового регулирования рассматриваемых отношений на уровне Гражданского кодекса и необходимость определить их место в системе гражданско-правовых обяза-

тельств сделало актуальным проблему отграничения правоотношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом от смежных правоотношений.

Договорные отношения по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом следует отличать от договора энергоснабжения, договора поставки, договора перевозки груза, договора подряда, договора возмездного оказания услуг. Особое значение для теории и правоприменительной практики имеет проблема отграничения правоотношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом от правоотношений энергоснабжения.

Отношения энергоснабжения в Гражданском кодексе Республики Беларусь регулируются правилами § 6 гл. 30 “Купля-продажа”. Тем самым, законодатель выделил договор энергоснабжения в качестве вида договора купли-продажи и отграничил его от договора поставки. Подобная позиция законодателя основана на восприятии отношений энергоснабжения как отношений, совершенно отличных от отношений по поставке, поскольку естественные свойства и качества энергии, прежде всего, электроэнергии, замыкают процесс производства, передачи и потребления энергии в технологически единую систему или присоединенную сеть. Закрепление отношений энергоснабжения на уровне Гражданского кодекса с включением в § 6 гл. 30 основных положений об энергоснабжении подчеркивает значимость отношений энергоснабжения и качество регулирования этих отношений для экономики страны.

В соответствии с п. 1 ст. 510 ГК по договору энергоснабжения энерго-снабжающая организация обязуется подавать абоненту (потребителю) через присоединенную сеть энергию, а абонент обязуется оплачивать принятую энергию, а также соблюдать предусмотренный договором режим ее потребления, обеспечивать безопасность эксплуатации находящихся в его ведении энергетических систем и исправность используемых им приборов и оборудования, связанных с потреблением энергии. В силу правила, содержащегося в п. 2 ст. 519 ГК, нормы, регулирующие договорные отношения по энергоснабжению, должны применяться и к отношениям по перемещению нефти (нефтепродуктов) магистральными трубопроводами, если только иное не установлено законодательством или не вытекает из существа обязательства. Таким образом, взгляды о снабженческо-сбытовом характере отношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, сформировавшиеся еще в начале 60-х годов XX в., повлияли на позицию современного законодателя. Эти взгляды проявились и в современной доктрине российского гражданского права, хотя и на эпизодическом уровне, при отсутствии серьезных научных исследований по данной тематике: А.И. Загянский, Б.М. Сейнаров ⁵⁰, И.В. Елисеев ⁵¹, М.К. Филиппова ⁵².

Истинная причина существования подобных взглядов в целом объясняется практически полным отсутствием в советской, белорусской, российской науке гражданского права разработок, посвященных правовому регулированию отношений по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом. В частности же, это результат устоявшегося формального, но не исследовательского взгляда на магистральные трубопроводы, и их неверное отождествление с присоединенной сетью, а в данном контексте это еще и отсутствие понимания в необходимости сопоставления свойств и качеств электроэнергии по отношению к свойствам и качествам нефти и нефтепродуктов. Не случайно проблемы характеристики свойств и качества электроэнергии в юридическом смысле существовали в науке гражданского права еще долгое время с момента открытия и использования электричества. Так, немецкий юрист Л. Эннекцерус в 1931 г. утверждал: “Является ли предмет телесным, то есть вещью, решается по воззрениям оборота, но не по учению физики. Необходимо, – но и этого недостаточно, – доступности восприятия при помощи одного из чувств (не обязательно осязанием). Поэтому для понятия вещи безразлично, является ли предмет твердым, жидким или газообразным. В силу этого не являются вещами, так как им не присуща природа телесного предмета: а) энергия, движущие силы, как электричество (будь в форме статического электричества, электрических токов, магнетизма или электрических волн и лучей)...”⁵³. Российский ученый Б.М. Сейнаров указывает: “Особые свойства электроэнергии – невозможность зрительно обнаружить ее как вещь, накопить на складе в значительном объеме для промышленного потребления, ограниченность применения принципа “владения, распоряжения” по отношению как к вещи, практическое совпадение момента производства и потребления электроэнергии как единого во времени процесса – вызвали и продолжают вызывать дискуссии в цивилистической науке. До сего времени среди цивилистов нет единого мнения, является ли энергия вещью (товаром), которую можно купить или продать как объект права собственности”⁵⁴.

Важно в контексте исследования, в частности, оценки приемлемости использования понятия “присоединенная сеть” к отношениям по перемещению нефти и нефтепродуктов трубопроводным транспортом, провести сопоставление свойств и качеств электроэнергии со свойствами и качествами нефти. Прежде всего, электроэнергия благодаря своим особым физическим свойствам не требует какой-либо технологической переработки. Именно поэтому процесс производства, передачи и потребления электроэнергии – это единый, неделимый процесс, обеспечение которого достигается посредством специальных технических устройств в виде электрических сетей, приборов и оборудования.

Именно технологическое единство присоединенной сети делает необходимым определение границ юридической ответственности на закрепленное за энерго-снабжающей организацией, абонентом, оборудование. Это достигается посредством составления энергоснабжающей организацией и абонентом так называемого разделительного акта в виде чертежа-схемы, определяющего границы балансовой принадлежности основных элементов присоединенной сети (п. 1.8 Правил пользования электрической энергией).

Электроэнергия обеспечивает функционирование промышленного оборудования, в т.ч. станков, специальных механизмов, используемых для выпуска продукции, но материально на эту продукцию не переносится. Таким образом, речь в буквальном смысле идет об энергоснабжении или энергопитании.

Совсем иными свойствами обладает нефть, использование которой возможно лишь после предварительной переработки на специальном промышленном оборудовании. Сама же нефть во многих случаях материально входит в состав вновь создаваемого на ее основе продукта. Процесс добычи, перемещения нефти и ее потребления не связан технологически единой или присоединенной сетью. Напротив, следует различать как самостоятельный процесс добычи нефти, процесс ее перемещения, процесс предварительной и последующей переработки (резервуарные парки, нефтеперерабатывающие заводы) или перевалки, танкерные отгрузки, наливов в специальные емкости и т.п. Подобные операции невозможно осуществить с электроэнергией, так как она не делится на товарные части и не обособляется от присоединенной сети.

Особый характер правоотношений по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом традиционно находит свое закрепление в специальных нормативных актах, а именно: Правилах эксплуатации магистральных нефтепроводов и нефтепродуктопроводов. Правила устанавливают состав магистральных нефте- и нефтепродуктопроводов, нормы и требования к технологии, техническому обслуживанию, ремонту и эксплуатации сооружений и оборудования трубопроводов, единый порядок приемки нефти и нефтепродуктов, организацию работы персонала и др.

Отличие состоит и в порядке пользования электроэнергией, нефтью и нефтепродуктами. В частности, пользование электроэнергией предполагает необходимость следовать специальным правилам и возможно только благодаря наличию специального оборудования, поскольку электроэнергия, помимо своих особых физических свойств, обладает всеми свойствами источника повышенной опасности. Подобное не характерно для использования продуктов переработки нефти, для использования которых, как правило, не требуется каких-либо специальных устройств, или же эти устройства действуют автономно и отделе-

ны от трубопровода, а обращение с нефтью и нефтепродуктами требует обычных мер предосторожности.

Важнейшим отличием правоотношений по перемещению нефти трубопроводным транспортом от электроснабжения является различие в предмете договора, а именно: в первом случае предмет договора – это услуги по перемещению нефти (нефтепродуктов), которые оказывает эксплуатирующая магистральные трубопроводы организация, во втором – это электроэнергия как товар (договор энергоснабжения – вид договора купли-продажи, § 6 гл. 30 ГК). Впрочем, в юридической литературе, хоть и редко, но встречается мнение о том, что электроэнергия не является предметом договора энергоснабжения. В частности, Н. Шонасурдиев считает: “Что же касается самой электрической и тепловой энергии, то предметом договора как такового она не является. Ей отводится роль той продукции, в которой материализуется хозяйственно-правовой (конечно-договорной) результат – предмет договора, то есть она выступает как предмет самого снабжения, самой экономии”⁵⁵. В то же время И.В. Елисеев указал на несоответствие юридических формулировок в российском законодательстве, когда Гражданский кодекс классифицирует электроэнергию как товар, а Правила предоставления коммунальных услуг, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 26 сентября 1994 г. (с соответствующими изменениями и дополнениями) трактуют передачу гражданам электрической энергии как услугу⁵⁶.

Магистральные трубопроводы, сопутствующие установки и вспомогательное оборудование эксплуатируются лишь самим предприятием, оказывающим услуги по перемещению нефти, но не потребителем (получателем) нефти, нефтепродуктов. В договоре энергоснабжения на абонента в соответствии с п. 1 ст. 510 ГК возлагается обязанность обеспечить безопасность эксплуатации находящихся в его ведении энергетических сетей и исправность используемых им приборов и оборудования, связанных с потреблением энергии. В системе магистральных трубопроводов эксплуатация основного и вспомогательного оборудования обеспечивается работниками организации, эксплуатирующей систему магистральных трубопроводов, обслуживание которых требует специальных знаний. Так, в соответствии с пп. 1.3.2. Правил технической эксплуатации магистральных нефтепроводов организация и порядок обучения, проведение инструктажей, проверки знаний и допуска персонала к самостоятельным работам на объектах магистральных трубопроводов должны соответствовать требованиям ГОСТ 12.0.004-90.

Вместе с тем, перемещение нефти по трубопроводам стало возможно благодаря ее особым физическим свойствам. Особые свойства нефти создали в

свое время проблему *ad coelum* (доктрина неограниченности права собственности на земельный участок) для американских судов, а именно: после открытия в 1859 г. в Пенсильвании нефтяных залежей суды рассматривали дела, связанные с использованием земельных участков, в недрах которых имелась нефть. Так, решением Техасского суда по делу *Texas Co. V/ Daugherty* было признано, что нефть, находящаяся в недрах под земельным участком, составляет часть соответствующего комплекса недвижимости. Однако, в ходе первых же разбирательств суды натолкнулись на проблему, заключающуюся в особом физическом свойстве нефти, которая хотя и залегают неподвижно в рамках природного месторождения, как в огромной емкости, но тем не менее может перемещаться через границы частных владений – в пределах месторождения в направлении областей низкого давления⁵⁷.

В юридической литературе встречаются попытки связать в единую юридическую конструкцию отношения по поставке и отношения по перемещению нефти и нефтепродуктов трубопроводным транспортом. Правила о договоре поставки содержатся в § 3 гл. 30 ГК. Этот договор рассматривается как вид договора купли-продажи, а сам договор поставки был известен еще русскому гражданскому праву, а затем и советскому гражданскому праву. Появление и развитие института поставки следовало из обычной эволюции экономических, имущественно-стоимостных отношений. Отношения же по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом получили свое развитие во многом благодаря достижениям научно-технического характера. В отличие от договора поставки, договор, опосредующий доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, не нашел своего места в доктрине и легального определения в Гражданском кодексе и в целом в законодательстве Республики Беларусь. Правила, закрепленные в п. 6 Положения о поставках товаров в Республике Беларусь, утвержденного постановлением Кабинета Министров Республики Беларусь от 8 июля 1996 г. № 444, в соответствии с которыми предметом договора поставки (товара) могут быть любые вещи, за исключением единых имущественных комплексов, а также зданий, сооружений, иного недвижимого имущества, ценных бумаг, валюты, энергетических и других ресурсов, снабжение которыми осуществляется через присоединенную сеть, и воспринимаемые в контексте данного исследования, как отличительные признаки (присоединенная сеть) юридически безразличны для целей отграничения договора поставки от договора доставки нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, т.к. процесс доставки нефти (нефтепродуктов) не связан с присоединенной сетью.

Предметом договора поставки является товар, а сам договор направлен на переход права собственности (хозяйственного ведения, оперативного управления) от поставщика (продавца) к покупателю. В договоре, опосредующем доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, предметом договора являются услуги. Посредством данного договора поставщик (продавец) выполняет свою обязанность по договору поставки – передать определенное количество нефти (нефтепродуктов) покупателю. В целом же, следует говорить о наличии двух самостоятельных, отличных друг от друга гражданско-правовых обязательств – поставки и доставки нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом. На узость такой правовой формы, применительно к отношениям по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, как договор поставки, указывает А.Н. Романович⁵⁸. М.А. Тарасов отмечает необходимость признания самостоятельности обязательств поставки и транспортировки топлива по магистральным трубопроводам⁵⁹.

Проблемы отграничения правоотношений по перевозке и правоотношений по перемещению нефти и нефтепродуктов трубопроводным транспортом существовали параллельно с чуть более старой по времени проблемой относительно правовой природы правоотношений по перевозке. До 60-х годов XX века в советской юридической литературе велись затяжные дискуссии по правовой природе отношений по перемещению грузов, и в частности, перевозки. Всплеск этих дискуссий пришелся на конец 50-х – начало 60-х годов, когда обсуждалась возможность принятия Транспортного кодекса СССР. М.В. Гордон отметил в качестве недопустимого отсутствие в Гражданском кодексе договора перевозки, а также отсутствие общих правил о перевозке в законодательстве СССР⁶⁰. К.К. Яичков указал, что “...в транспортном законодательстве совершенно явственно выступает тенденция не применять термин “договор перевозки” для характеристики отношений, возникающих между транспортным предприятием и отправителем груза”⁶¹. Однако с принятием в 1961 г. Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик, а в 1963-1965 гг. новых гражданских кодексов союзных республик, накал этих споров заметно ослаб и они обрели форму спокойного течения традиционных для науки гражданского права дискуссий.

Не отрицая того, что деятельность трубопроводного транспорта – это вид транспортной деятельности, М.А. Тарасов⁶², М.Е. Ходунов⁶³, В.Г. Вердников, А.Ю. Кабалкин⁶⁴, О.Н. Садиков⁶⁵, В.Т. Смирнов⁶⁶, Д.А. Медведев⁶⁷, ученые часто расходятся во взглядах на правовую природу правоотношений по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом. Так, К.К. Яичков указывает: “...ввиду того, что перемещение по трубопроводам про-

исходит посредством перекачивания по трубам, здесь нет многих из тех отношений, которые возникают в процессе перевозки другими видами транспорта, и самая организация транспортного процесса приобретает совершенно иные формы”⁶⁸. Первоначально прямо противоположную позицию занял О.Н. Садиков, полагая, что “...договоры на перекачку продукции по трубопроводу должны быть отнесены к числу договоров перевозки, ибо они оформляют процесс транспорта продукции, а по своим основным правовым условиям близки к перевозочным договорам...”⁶⁹. М.А. Тарасов, ориентируясь на необходимость признания самостоятельности правоотношений по перемещению нефти и нефтепродуктов трубопроводным транспортом, признает, что “услуги по пространственному перемещению продукции не всегда выполняются в силу договора перевозки”⁷⁰. Однозначно отрицают возможность отнесения отношений по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом к договору перевозки С.И. Дудников⁷¹, М.К. Александров-Дольник⁷², Е.Д. Шешенин⁷³, В.К. Андреев⁷⁴, А.Н. Романович⁷⁵, В.В. Залесский⁷⁶.

Свое воздействие на содержание дискуссий может оказать мнение В.А. Егиазарова, который рассматривает понятие перевозки в плане его соотношения с понятием транспортировки. В частности, ученый указывает на то, что “применяемые в законодательстве понятия “транспортирование грузов” и “перевозки грузов” безусловно не идентичны, т.к. означают различные формы перемещения грузов (продукции, товаров)... Перевозкой считается такая перевозка грузов, которая осуществляется в соответствии с положениями главы 40 ГК РФ, то есть с обязательным заключением договора перевозки и соблюдением всех правил, установленных на том виде транспорта, на котором осуществляется эта перевозка”⁷⁷.

На различие в подходах к вопросу о перевозках, в привязке к видам транспорта в зарубежном праве указывает в своем диссертационном исследовании Н.М. Артемьева, в частности, отмечая, что “по континентальному праву перевозка не обязательно должна быть сопряжена с использованием специальных перевозочных средств и вообще каких бы то ни было приспособлений, в противоположность англо-саксонскому праву, согласно которому необходимым условием перевозки считается применение технического оборудования”⁷⁸. В большинстве случаев в зарубежном праве на уровне гражданских, торговых и транспортных кодексов говорится о транспортировании или перевозке грузов без указания на характеристику перемещающих груз транспортных средств⁷⁹. Специфика правоотношений, связанных с деятельностью трубопроводного транспорта и перемещением по трубопроводам нефти (нефтепродуктов), в зарубежном праве подчеркивается специальным законодательством, например, в

Великобритании Законом “О трубопроводах” 1962 г.⁸⁰, в Швейцарии Законом “О трубопроводах” 1963 г.⁸¹.

Договору перевозки груза и договору, опосредующему доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, присуще сугубо формальное сходство на основе общеупотребляемого термина “транспорт”. Однако различие здесь следует проводить не по формальному признаку, а по различиям в юридической конструкции этих договоров. В договоре перевозки груза предмет договора – услуги по перемещению груза в определенный пункт назначения. Это может быть не только транспортировка груза, но и совершение действий, направленных на выполнение этой задачи: погрузка и выгрузка, хранение и т.п. При этом груз отделим от средств перевозки.

В отличие от договора перевозки, в договоре, опосредующем доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, перемещение груза осуществляется в рамках единого технологического процесса, основанного на естественных физико-химических свойствах углеводородов, и все технологические операции осуществляются в единой и статичной системе трубопроводов. В обязательствах по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом особое значение имеют технологические операции по учету и контролю за качеством и количеством груза, перемещение которого без выполнения этих операций невозможно.

Рассматривая вопрос соотношения обязательства по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом с обязательствами по оказанию услуг, на которые распространяются правила гл. 39 Гражданского кодекса “Возмездное оказание услуг”, следует отметить наличие определенной проблемы, вызванной неоднозначностью оценки общих начал правового регулирования отдельных обязательств по оказанию услуг (комиссия, поручение, транспортная экспедиция и др.), которые выделены в самостоятельные виды гражданско-правовых обязательств. Российский ученый М.В. Кротов считает, что “нормы об обязательствах по оказанию услуг со временем, видимо, станут играть роль общих положений для всех обязательств по оказанию услуг..., что позиция законодателя в определении границ обязательств по оказанию услуг и оптимальных форм их правового регулирования еще не устоялась”⁸². Однако здесь следует различать общую проблему, касающуюся системы обязательств по оказанию услуг и их правового регулирования, и проблему частную, касающуюся необходимости и возможности закрепления договора, опосредующего доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, на уровне Гражданского кодекса. В юридической литературе отсутствуют всесторонние теоретико-правовые исследования в области сопоставления уже известных

гражданскому праву обязательств по оказанию услуг с обязательством по доставке нефти и нефтепродуктов трубопроводным транспортом. О деятельности по оказанию услуг, как предмете гражданско-правового договора говорили лишь в контексте общих проблем транспортного права (в основном, в 60-е гг. XX века) и еще реже в плане необходимости характеристики правовой природы отношений по перемещению нефти и нефтепродуктов трубопроводным транспортом. Как фрагментарный, эпизодический взгляд на данную проблему выглядит мнение Д.А. Медведева и В.Т. Смирнова, вынесенное ими в ходе общих рассуждений о транспортных обязательствах, когда они говорят о том, что “природа обязательства, возникающего при перемещении товаров по трубопроводу, имеет смешанный характер: здесь соединяются элементы обязательств по передаче имущества (газа, нефти) и по оказанию услуг (транспортировка, хранение)”⁸³.

Несомненно, что правоотношения по доставке нефти и нефтепродуктов трубопроводным транспортом по своей природе являются обязательствами по оказанию услуг. Эксплуатация магистральных нефте- и нефтепродуктопроводов в экономическом смысле не является самоцелью, находя свою завершенность в гражданско-правовой форме, посредством которой удовлетворяются потребности заинтересованных в перемещении нефти (нефтепродуктов) субъектов права. Признавая наличие гражданско-правового договора купли-продажи (поставки) нефти и нефтепродуктов, предметом которого является нефть (нефтепродукты), с неизбежностью следует признать и наличие гражданско-правового договора, направленного на доставку уже проданной нефти (нефтепродуктов) от продавца к покупателю. К таким юридическим конструкциям ведут реально сложившиеся общественные отношения, когда, с одной стороны, есть носитель права собственности на нефть (нефтепродукты) – нефтедобывающие и другие организации, а с другой, – организации, эксплуатирующие единую систему магистральных трубопроводов, например, в Республике Беларусь – Новополоцкое и Гомельское республиканские унитарные предприятия по транспорту нефти “Дружба”, в Российской Федерации - ОАО “Транснефть”.

Необходимость и значение научной дискуссии относительно соотношения договора подряда и договора, опосредующего доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, ограничиваются рамками общей дискуссии о соотношении гражданско-правовых обязательств по оказанию услуг с обязательством по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом. Основное отличие правоотношений подряда от правоотношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом заключается в

том, что результат подряда получает овеществленное выражение: здания, сооружения, переработанная вещь и т.п., чего нет в обязательстве по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом.

В целом правоотношения по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом имеют одинаковую с гражданско-правовыми обязательствами по оказанию услуг направленность. Вторичные системные признаки, в основном связанные с особенностями эксплуатации магистральных трубопроводов, индивидуализируют обязательство по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, включая его в ряд самостоятельных гражданско-правовых обязательств.

Перемещение нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом осуществляется на основе соглашения, обретающего форму гражданско-правового договора. Проведенное нами исследование договоров, опосредующих доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом (более 500 договоров), формы которых разработаны белорусскими предприятиями, эксплуатирующими магистральные трубопроводы, говорит о том, что на практике договор, из которого возникает обязательство по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, получил название договора транспортировки нефти (нефтепродуктов). В большинстве таких договоров в разделе “Предмет договора” содержится указание на то, что предметом договора является оказание услуг по приему, хранению, транспортировке нефти (нефтепродуктов). Подобная ситуация с утвердившимся на практике названием договора объясняется отсутствием понятия такого договора в доктрине и отсутствием легального закрепления договора в законодательстве Республики Беларусь. С точки зрения традиций юридической терминологии, использующей применительно к гражданско-правовым отношениям с участием транспортных средств (гл.40 ГК) термины “перевозка”, “доставка”, термин “транспортировка” не имеет никакого юридического наполнения, а самим терминам “транспортировка” и “перевозка” присуще лишь сугубо формальное сходство в отсутствие объединяющей эти термины единой юридической конструкции. Таким образом, обоснованным является неприменение термина “транспортировка” в обязательствах по перевозке. Необходимо отказаться и от применения термина “транспортировка” в обязательствах по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом. Основываясь на том, что правоотношение по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом – это самостоятельное гражданско-правовое отношение, а термин “доставка” не употребляется в Гражданском кодексе по отношению к какому-то отдельному обязательству, но применяется в положениях о купле-продаже, поставке, перевозке, транспортной

экспедиции, когда доставка равнозначна перемещению груза, термин “доставка” следует признать наиболее приемлемым и юридически корректным для включения его в наименование договорной формы, опосредующей перемещение нефти (нефтепродуктов) – договор доставки нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом. Договор доставки нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом можно определить как договор, по которому организация, эксплуатирующая магистральные нефте- и нефтепродуктопроводы (исполнитель), обязуется доставить по магистральным трубопроводам и с соблюдением технологического режима эксплуатации нефть (нефтепродукты) в необходимый пункт назначения, а заказчик обязуется оплатить услуги по доставке. В целях более рационального построения и использования юридических текстов равнозначным синониму данного договора можно признать термин *паплайн-договор* – прямую транслитерацию наименования трубопроводного транспорта в зарубежном праве от английского *pipe-lines*⁸⁴. Поскольку речь идет о перемещении нефти (нефтепродуктов) посредством специальной технологической системы и этот процесс составляет собой суть рассматриваемых отношений, данный договор следует рассматривать как самостоятельный тип договора.

Договор, опосредующий доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, следует считать консенсуальным договором, так как он может считаться заключенным с момента достижения между сторонами соглашения. Поскольку каждая из сторон договора – заказчик и исполнитель – приобретает права и одновременно несет обязанности по отношению к другой стороне, данный договор необходимо охарактеризовать как договор двусторонний. Предоставление услуг организацией, эксплуатирующей магистральные трубопроводы, предполагает встречное имущественное предоставление со стороны заказчика в виде оплаты за услуги, что делает договор возмездным. Это соответствует природе общественных отношений, регулируемых гражданским правом. Поэтому в Гражданском кодексе закреплено общее правило (п. 3 ст. 393 ГК), согласно которому договор предполагается возмездным.

Договор, направленный на оказание услуг по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, следует отнести к числу окончательных (основных) договоров, так как он непосредственно порождает права и обязанности сторон, связанные с оказанием услуг по перемещению нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам.

По способу заключения договор, опосредующий доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, может быть отнесен к взаимосогласованным договорам, поскольку условия договора определяются самими сто-

ронами. Однако особенностью данного договора является то, что на практике его условия в значительной степени формируются под воздействием специальных технологических норм и правил, прежде всего, Правил технической эксплуатации магистральных нефтепроводов и Правил технической эксплуатации магистральных нефтепродуктопроводов. В контексте оценки договора, как юридического факта рассматриваемый договор юридически формализован до значения его как документа, который фиксирует условия выполнения обязательства по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом. Вместе с тем, следует говорить о том, что выраженная технологичность процесса перемещения нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, чрезвычайно большое количество заключаемых в сфере нефтедобычи и перемещения нефти, а также нефтепродуктов, договоров (в среднем 130-150 договоров в год на каждом предприятии) фактически приводит к однотипности, стандартности договоров доставки нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, что может найти свое выражение в виде разработанных перемещающей нефть (нефтепродукты) организацией и предназначенных для применения стандартных форм. Однако здесь, как справедливо указывает М.И. Кулагин со ссылкой на опыт иностранного законодательства, при всем том, что стандартные договоры неизбежны в любом современном обществе, создаются серьезные проблемы, связанные с необходимостью решения теоретического вопроса – выяснение правовой природы договоров присоединения. С другой стороны, зарубежное классическое договорное право не располагает эффективным средством защиты экономически слабой стороны в таких договорах⁸⁵.

Вопрос оценки договора, опосредующего доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, как договора взаимосогласованного, тесно связан с вопросом его оценки в качестве публичного договора. В силу п. 1 ст. 396 и п. 2 ст. 519 ГК договор доставки нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом следует считать публичным. Однако норма о применении правил о договоре энергоснабжения к отношениям, связанным со снабжением через присоединенную сеть нефтью и нефтепродуктами, содержащаяся в п. 2 ст. 519 ГК, к отношениям по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом не применима. Не применима именно потому, что отношения по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом нельзя считать отношениями, связанными со снабжением через присоединенную сеть. Характеристика договора, направленного на оказание услуг по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, для целей наличия в нем классифицирующих признаков, содержащихся в п. 1 ст. 396 ГК и указывающих на публичность договора, говорит о том, что:

а) ОАО АК “Транснефть” и АК “Транснефтепродукт” – организации, эксплуатирующие магистральные нефте- и нефтепродуктопроводы, располагающиеся на территории Российской Федерации и проходящие через территорию Республики Беларусь, и эксплуатирующие на территории Республики Беларусь магистральные трубопроводы предприятия, входящие в систему магистральных трубопроводов “Дружба”, – все они являются коммерческими организациями;

б) предметом договора, опосредующего доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, является осуществление деятельности по оказанию услуг;

в) деятельность по оказанию услуг по перемещению нефти и нефтепродуктов трубопроводным транспортом осуществляется организациями эксплуатирующими магистральные трубопроводы в отношении каждого, кто к ней обратится.

Достаточно четко это последнее положение закреплено в законодательстве Российской Федерации, где расположены основные месторождения нефти, перемещаемой через территорию Республики Беларусь по идущим с территории Российской Федерации магистральным трубопроводам. В соответствии со ст. 12 Закона Российской Федерации “О соглашениях о разделе продукции” от 30 декабря 1995 г., инвестор имеет право свободного доступа на договорной основе к объектам трубопроводного транспорта, а также право свободного использования на договорной основе объектов трубопроводного транспорта ⁸⁶. Согласно п. 1 Основных условий использования системы магистральных нефтепроводов, нефтепродуктопроводов и терминалов в морских портах для вывоза нефти, нефтепродуктов за пределы таможенной территории Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 31 декабря 1994 г. № 1446 “О вывозе нефти и нефтепродуктов за пределы таможенной территории Российской Федерации с 1 января 1995 г.”, установлено, что использование системы магистральных нефтепроводов при осуществлении режима экспорта осуществляется исходя из принципа равнодоступности, пропорционально объемам добычи нефти. Вместе с тем, по мнению Н. Власова и А. Сашина, ст. 426 ГК Российской Федерации (“Публичный договор”) не дает достаточной правовой защиты от дискриминационного подхода в отношении пользователей трубопроводного транспорта, так как содержит оговорку, предполагающую возможность установления законом или другим правовым актом льгот для отдельных категорий потребителей, о чем свидетельствует норма Федерального закона “О соглашениях о разделе продукции” о свободном доступе

инвестора к объектам трубопроводного транспорта, если предположить, что под этим понимается право первоочередности и неограниченности⁸⁷.

Для Республики Беларусь проблемы законодательного закрепления доступа к объектам магистрального трубопроводного транспорта фактически не существует, так как магистральные трубопроводы идут с территории Российской Федерации, а собственная добыча нефти и объемы ее перемещения не достигают значимости и масштабов отрасли трубопроводного транспорта, как самостоятельной структурной отрасли экономики Республики Беларусь. Вместе с тем, в ст. 4 Закона Республики Беларусь “Об основах транспортной деятельности” от 5 мая 1998 г. сказано о том, что транспортная деятельность осуществляется на принципах равенства субъектов транспортной деятельности, а в ст. 8 Закона говорится о том, что потребители транспортных работ и услуг имеют право свободно выбирать производителей транспортных работ и услуг. Статья 27 Закона Республики Беларусь “О магистральном трубопроводном транспорте” содержит правило, в соответствии с которым услуги предприятий, эксплуатирующих магистральные трубопроводы, оказываются исходя из принципа равнодоступности и недискриминационности. Однако эта же статья предусматривает, что предприятие, эксплуатирующее магистральный трубопровод, построенный с целевым назначением, вправе отдавать приоритет по перемещению той продукции, которая предназначалась для ее перемещения при создании магистральных трубопроводов.

Таким образом, в формально-юридическом смысле договор, опосредующий доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом не может считаться публичным договором по правилам п. 2 ст. 519, но может быть охарактеризован как публичный договор на основе анализа норм вышеуказанного законодательства, содержащего оговорки, позволяющие в качестве исключения оказывать предпочтение одному лицу перед другими в отношении заключения договора в силу правил ч. 2 п. 1 ст. 396 ГК.

§ 2. Стороны, содержание и форма договора, опосредующего доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом

Полная правовая характеристика рассматриваемого договора предполагает необходимость определить и рассмотреть в общем контексте настоящего исследования вопрос о субъектном составе, содержании и форме договора.

Стороны договора – заказчик и исполнитель. Исполнителем по договору всегда является коммерческая организация, осуществляющая эксплуатацию магистральных нефте- и нефтепродуктопроводов. В частности, эксплуатация еди-

ной системы магистральных нефтепроводов на территории Российской Федерации обеспечивается открытым акционерным обществом “Акционерная компания по транспорту нефти” Транснефть” (ОАО “АК”Транснефть”), а на территории Республики Беларусь – Новополоцким республиканским унитарным предприятием по транспорту нефти “Дружба” (НРУПТН “Дружба”) и Гомельским республиканским унитарным предприятием по транспорту нефти “Дружба” (ГРУПТН “Дружба”). Эксплуатация единой системы магистральных нефтепродуктопроводов на территории Российской Федерации обеспечивается открытым акционерным обществом “Акционерная компания по транспорту нефтепродуктов “Транснефтепродукт” (ОАО “АК”Транснефтепродукт”), а на территории Республики Беларусь – частным производственным унитарным предприятием “Запад – Транснефтепродукт”.

Эксплуатация объектов трубопроводного транспорта и перекачка нефти и нефтепродуктов, как вредных для окружающей среды веществ, требует наличия у исполнителей специального разрешения (лицензии) на подобного рода деятельность, что предусмотрено ст. 14 Закона Республики Беларусь “О магистральном трубопроводном транспорте”.

В качестве заказчиков выступают юридические и физические лица, а именно: различные категории недропользователей, собственники нефти (нефтепродуктов) или уполномоченные ими лица, нефтеснабжающие и нефтеперерабатывающие организации. Специальные требования могут предъявляться законодательством к заказчику и связаны, как правило, с необходимостью соблюдения специальных правил обращения нефти и нефтепродуктов. Такие правила установлены, в частности, Положением о порядке обращения углеводородного сырья и нефтепродуктов на территории Республики Беларусь (Регистрационный № 2762/12 от 2 ноября 1998 г.) утвержденным Минэкономики Республики Беларусь 12.08.98 г., МВЭС Республики Беларусь 11.09.98 г., концерном “Белнефтехим” 04.08.98 г., ГНК Республики Беларусь 11.08.98 г., ГТК Республики Беларусь 03.09.98 г. В отношении исполнителя специальные требования могут касаться его правового статуса, что характерно для правоотношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, осложненных иностранным элементом. Так, согласно ст. 3 Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Беларусь об основных принципах и условиях взаимоотношений в области транспортировки нефти от 20 июля 1992 г., обеспечение бесперебойного и устойчивого снабжения нефтью потребителей Российской Федерации, Республики Беларусь и третьих стран путем транзита нефти по территории Республики Беларусь осуществляется уполномоченными государственными предприятиями по

транспорту нефти. В соответствии со ст. 2 Соглашения о проведении согласованной политики в области транспорта нефти и нефтепродуктов по магистральным трубопроводам, подписанного и ратифицированного рядом государств-участников Содружества Независимых Государств 12 января 1996 г., в том числе и Республикой Беларусь, деятельность хозяйствующих субъектов, эксплуатирующих объекты нефте- и нефтепродуктопроводов, регламентируется национальным законодательством стран-участниц Соглашения или соглашениями между этими странами.

Содержание договора, опосредующего доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, составляют условия, на которых заключается этот договор и которые определяют права и обязанности сторон. Рассмотрение договора, направленного на оказание услуг по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, в качестве самостоятельного типа договора обуславливает необходимость оценки его содержания, сопоставления общепризнанных в науке гражданского права условий гражданско-правового договора и их характеристику. Отсутствие в науке гражданского права теоретических положений и выводов относительно правовой природы правоотношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом не позволило сформировать теоретико-правовые представления, касающиеся условий договора, и дать им исчерпывающую правовую характеристику. По той же причине не были сделаны выводы о наполняемости, степени присутствия тех или иных условий в самом договоре.

В силу правила, содержащегося в п. 1 ст. 402 ГК, существенным условием договора, опосредующего доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, является предмет договора. Предмет договора, опосредующего доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, - услуги по перемещению нефти (нефтепродуктов) по магистральным нефте- и нефтепродуктопроводам в определенный пункт назначения. Применительно к данному договору следует говорить о сложном составе услуг, их многообразности. Понятием “услуга” здесь охватывается целый комплекс технологических операций по приему, перемещению и сдаче нефти (нефтепродуктов). Важным свойством, характеризующим содержание услуг по рассматриваемому договору, является высокая степень технологичности оказываемых услуг, их заданность правилами и нормами технической эксплуатации магистральных трубопроводов. Отличительной особенностью услуг, оказываемых заказчику, является то, что действия исполнителя осуществляются в рамках реализации производственных функций по эксплуатации магистральных трубопроводов, обеспечивающих их рабочее состояние и обретающих правовую форму услуги в

гражданско-правовом договоре, что дополнительно характеризует этот договор в качестве самостоятельной договорной формы. По своему содержанию оказываемые услуги разнятся в зависимости от технологического назначения и параметров магистральных трубопроводов, природно-климатических условий размещения нефте- и нефтепродуктопроводов, физико-химических свойств нефти, ее объема и маршрутов перекачки. Так, перекачка высоковязких нефтей может осуществляться с подогревом на главной или промежуточных станциях (горячая перекачка), с использованием депрессорных присадок и термодеструкционной обработки и другими способами⁸⁸.

Отсутствие в Гражданском кодексе, Законе Республики Беларусь “О магистральном трубопроводном транспорте”, иных нормативных правовых актов Республики Беларусь положений о договоре, направленном на оказание услуг по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, не позволяет применить правило, содержащееся в п. 1 ст. 402 ГК, о том, что существенными являются условия, которые названы в законодательстве как существенные для договоров данного вида. И как общезначимое для обязательственного права, следует привести мнение В.Н. Годунова о том, что в Гражданском кодексе Республики Беларусь 1998 г. открытым является вопрос, как определять существенные условия договора, если их перечень не содержится в законодательстве⁸⁹. Вместе с тем, отнесение на основе системного признака направленности договора, опосредующего доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, к группе договоров на оказание услуг само по себе не позволяет определить условия, которые для этого договора могут считаться существенными, так как договоры, входящие в эту группу, закреплены в законодательстве в качестве самостоятельной договорной формы именно с учетом их особенностей и правовой природы. Анализ законодательства Республики Беларусь и, прежде всего, соответствующих глав Гражданского кодекса (37-40, 44-47, 49, 51) показывает отсутствие таких условий, которые в равной степени могли бы быть существенными для каждого из договоров, направленных на оказание услуг. Напротив, существенные условия, определенные в качестве таковых законодательством, имеют свое индивидуальное лицо. Например, такие условия перечислены в ст. 832 ГК применительно к договору страхования. Сама же проблема, касающаяся определения границ обязательств по оказанию услуг и оптимальных форм их правового регулирования, остается проблемой науки гражданского права и проблемой законодателя⁹⁰.

В силу п. 1 ст. 402 ГК, в соответствии с которым существенными условиями признаются все те условия, относительно которых по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто соглашение, в договоре, направленном на

оказание услуг по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, существенным условием будет условие о маршрутах перемещения нефти (нефтепродуктов). С экономической точки зрения, основное назначение трубопроводного транспорта – доставить нефть (нефтепродукты) из мест добычи и производства к месту потребления (нефтепродукты) или переработки (нефть). С учетом этого проектируются и прокладываются магистральные трубопроводы, образующие собой экономически сбалансированную систему перемещения нефти (нефтепродуктов). Для заказчика экономический интерес заключается в возможности доставить нефть (нефтепродукты) с наименьшими затратами в необходимый пункт назначения. Чем ниже будут эти затраты, тем ниже будет себестоимость продукции (работ, услуг), что является важнейшим условием роста прибыли. Вместе с тем, заказчик заинтересован в том, чтобы нефть (нефтепродукты) перемещалась по строго определенным, закрепленным в договоре маршрутам, так как эти маршруты выводят потоки нефти (нефтепродуктов) к необходимым заказчику местам (специальным терминалам), где осуществляется прием нефти и нефтепродуктов, поступающих по магистральным трубопроводам, хранение, подготовка и отгрузка на другие виды транспорта. На территории Республики Беларусь система магистральных трубопроводов обеспечивает перемещение нефти (нефтепродуктов) по многим маршрутам, например, Полоцк – Вентспилс, Полоцк – Биржай – Мажейкяй, Сургут – Полоцк, Мозырь – Брест, Унечи – Мозырь и др.⁹¹. Изучение договоров, опосредующих доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, говорит о том, что маршруты перемещения нефти (нефтепродуктов) обычно указываются сторонами в разделе “Предмет договора”. Таким образом конкретизируется направленность оказываемых услуг.

В качестве обычного условия договора, опосредующего доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, следует считать условие о цене. Статья 29 Закона Республики Беларусь “О магистральном трубопроводном транспорте” содержит указание общего характера о том, что оплата услуг предприятий, эксплуатирующих магистральные трубопроводы, производится в соответствии с условиями договоров на оказание услуг по перемещению продукции, если иное не предусмотрено законодательством Республики Беларусь или международными договорами Республики Беларусь. В данном договоре цена определяется стоимостью услуг, оказываемых предприятием, специализирующимся на перемещении нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам, и выражается в тарифах за перекачку нефти (нефтепродуктов). Размер тарифов за перекачку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом зависит от субъектного состава и маршрутов перекачки нефти (нефтепродук-

тов). Тарифы формируются и утверждаются в общем процессе осуществления функций управления нефтехимическим комплексом Республики Беларусь, возложенных на Белорусский государственный концерн по нефти и химии постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 17 апреля 1997 г. “О создании Белорусского государственного концерна по нефти и химии”, на основе нормативных правовых актов ведомственного характера, а в отношениях, осложненных иностранным элементом также и общеэкономических и специальных международных соглашений. Так, в соответствии с п. 7.1 Методических указаний по организации транспортировки нефти, утвержденных концерном “Белнефтепродукт” по согласованию с Министерством экономики Республики Беларусь 15 декабря 1995 г., тарифы на транспортировку нефти утверждаются вышестоящей по отношению к исполнителю организацией, а при транспортировке нефти транзитом через Республику Беларусь согласовываются с Министерством топлива и энергетики Российской Федерации. Согласно ст. 5 Соглашения между Правительством Республики Беларусь и Правительством Российской Федерации о регулировании цен (тарифов) на продукцию (услуги) в области транспорта, связи, электроэнергетики и газовой промышленности от 13 апреля 1999 г. порядок регулирования цен (тарифов) на конкретные виды продукции (услуг) определяются отдельными межведомственными и отраслевыми соглашениями с учетом особенностей отраслей в соответствии с национальным законодательством. В ст. 6 Соглашения между Правительством Республики Беларусь и Правительством Латвийской Республики об условиях транзита грузов Республики Беларусь с использованием портов и другой транспортной инфраструктуры Латвийской Республики от 9 ноября 1999 г. установлено, что тарифы, применяемые к транзитным перевозкам грузов Республики Беларусь и их обработке в латвийских портах, не должны превышать тарифы, применяемые при перевозке и обработке в указанных портах грузов Латвийской Республики. Включение в договор, направленный на оказание услуг по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, условий о цене в виде утвержденных тарифов за перекачку нефти (нефтепродуктов) носит формальный характер, так как эти условия, предусмотренные в соответствующих нормативных правовых актах, автоматически вступают в действие в момент заключения договора.

Сроки в договоре, опосредующем доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, – это определенный период времени, в течение которого нефть (нефтепродукты) должны быть доставлены по установленному маршруту в пункт назначения. Сроки определяются сторонами на основе Правил технической эксплуатации магистральных нефте- и нефтепродуктопрово-

дов в виде общих сроков перекачки нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам, включающих в себя сроки выполнения различных технологических операций на основе норм времени и технических параметров перекачки нефти (нефтепродуктов). Так, Правила технической эксплуатации магистральных нефтепродуктопроводов определяют расчетное время работы магистральных нефтепродуктопроводов, в течение которого обеспечивается технологический режим их эксплуатации. В соответствии с п. 16.4.2 расчетное время работы магистральных нефтепродуктопроводов без учета их остановок на профилактику, обслуживание и текущий ремонт принимают равным 350 суток или 8400 часов в год. На обслуживание оборудования и текущий ремонт предусматривается 360 часов в год или 15 суток. В соответствии с п. 4.4.9 Правил технической эксплуатации магистральных нефтепроводов при сливо-наливных операциях скорость движения нефти и нефтепродуктов должна ограничиваться требованиями электростатической безопасности, которая определяется расчетным путем и соответствует в начальный период налива-слива не более 1 м/с, при достижении основной производительности налива-слива не более 7 м/с.

Для договора, опосредующего доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, характерна взаимозависимость условий о сроках перекачки и условий о количестве подлежащей перемещению нефти (нефтепродуктов). Возможность установить сроки действия договора, равнозначные срокам перекачки требуемого количества нефти (нефтепродуктов), связана с технологическими возможностями магистральных трубопроводов, их пропускной способностью, зависящей от класса, типа, группы нефти, вида нефтепродуктов. Сроки в данном договоре относятся к числу его обычных условий, так как нормированы правилами технической эксплуатации магистральных нефте- и нефтепродуктопроводов.

Условие о количестве нефти (нефтепродуктов) будет существенным в силу п. 1 ст. 402 ГК (условие, относительно которого по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто соглашение). Заказчик заинтересован в том, чтобы все количество приобретенной им у продавца (поставщика) нефти (нефтепродуктов) было доставлено в определенный пункт назначения. Объем услуг, оказываемых исполнителем и на которые после заключения договора вправе притязать заказчик, равнозначно количеству нефти (нефтепродуктов), подлежащему перемещению. Количество нефти (нефтепродуктов) определяется сторонами в договоре в пределах срока действия договора и установленных периодов времени, в течение которых возможна перекачка, осуществляемая в соответствии с Правилами технической эксплуатации магистральных нефте- и нефтепродуктопроводов. Операции по учету количества нефти (нефтепродуктов)

входят в ряд производственных функций исполнителя и осуществляются на основе специальных технологических инструкций. В качестве общей учетной величины количество подлежащей перемещению нефти (нефтепродуктов) устанавливается в тоннах. Вместе с тем, для отношений по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом техническими условиями и правилами закреплена специальная учетная величина. В соответствии с ГОСТ 9965-76 «Нефть для нефтеперерабатывающих предприятий. Технические условия» (п. 2.1) нефть принимается партиями. Партией считают любое количество однородной по показателям качества нефти, сопровождаемое одним документом о качестве. Юридически равнозначное понятие содержится в п. 2.1 ТУ 39-1623-93 «Нефть российская, поставляемая для экспорта», применяемых в правоотношениях по перемещению нефти трубопроводным транспортом, осложненных иностранным элементом. Кроме того, ТУ 39-1623-93 определяют, что каждую партию нефти принимают по массе нетто. Правилами технической эксплуатации магистральных нефтепродуктопроводов (п. 16.6.2) установлено, что прием нефтепродуктов производится партиями в соответствии с ГОСТ или ТУ на них. Вместе с тем, в мировой практике добычи и транспортировки нефти и нефтяной статистике используется особая мера объема – баррель, равная 159 литрам нефти. При этом различные типы нефти имеют различную плотность, поэтому число баррелей в тоннах не является постоянным, в частности, близкая российским экспортным типам дубайская нефть – базисный тип в сделках с ближневосточной нефтью и на дальневосточном рынке – имеет плотность 865 кг/м^3 , что равняется 7,275 баррелям в тонне⁹². Необходимость пересчета перемещенной по магистральным трубопроводам нефти в баррели может возникнуть при дальнейшем ее перемещении другими видами транспорта с территории Республики Беларусь в страны Европейского Сообщества и не охватывается рамками самого гражданско-правового обязательства по доставке нефти трубопроводным транспортом. Согласно п. 9.1. Правил технической эксплуатации магистральных нефтепроводов измерение количества нефти в пунктах приема-сдачи производится по специальным системам измерения количества и качества нефти (АСИКН). Результаты измерения количества нефти оформляются актами приема-сдачи для каждой партии нефти и подписываются представителями сдающей и принимающей сторон. Порядок осуществления технологических операций по учету нефти определяется специальными инструкциями, в частности, Инструкцией по определению массы нефти при учетных операциях с применением систем измерения количества и показателей качества нефти, утвержденной приказом Министерства топлива и энергетики Российской Федерации от 14 апреля 2000 г. № 113 (РД 153-39.4-042-99). В соответствии с п. 16.7.3

Правил технической эксплуатации магистральных нефтепродуктопроводов, учет количества нефтепродуктов осуществляется в весовых единицах – тоннах в процессе оперативного управления работой магистральных нефтепродуктопроводов (оперативный учет). Оперативный учет ведется одновременно на всех пунктах трубопровода, связанных с перекачкой, с интервалом не реже, чем через два часа (п. 16.7.4). Согласно п.16.7.6 нормативные потери от естественной убыли нефтепродуктов заказчиков, начисленные в соответствии с действующими нормами, в частности, РД 153-39.4-033-98 “Нормы естественной убыли нефтепродуктов при приеме, транспортировании, хранении и отпуске на объектах магистральных нефтепродуктопроводов”, оговариваются в договорах на перекачку нефтепродуктов. Технологические операции по учету нефтепродуктов проводятся в соответствии с Инструкцией по учету нефтепродуктов на магистральных нефтепродуктопроводах (РД 153-39-011-97).

Обычным условием следует считать условие о качестве нефти (нефтепродуктов). В большинстве гражданско-правовых договоров условие о качестве определяется применительно к предмету договора и во многих из них – к предмету, выраженному в какой-либо о вещественной форме (купля-продажа, аренда и др.). Юридическая конструкция договора, опосредующего доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, приводит к редкому для обязательственного права дуализму условий о качестве:

- а) условия о качестве технологического процесса перемещения нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам;
- б) условия о качестве нефти (нефтепродуктов), поступающей к получателю.

Характерной особенностью этих условий является их взаимосвязанность и зависимость от физико-химических свойств углеводородов, составляющих основную массу нефти (парафиновые, нафтеновые, ароматические) и нефтепродуктов. Свойства различных классов углеводородов оказывают непосредственное влияние на технологический процесс перемещения нефти (нефтепродуктов), что предопределяет конструктивные особенности систем магистральных трубопроводов. В частности, высокопарафинистые нефти являются, как правило, высокозастывающими, то есть теряющими обычные свойства жидкости при температурах, при которых обычно ведется перекачка. При температурах, близких к температуре застывания, образующиеся в нефти структуры придают ей неньютоновские свойства. Внешним проявлением таких свойств является, в частности, отсутствие течения до приложения к жидкости напряжения сдвига, разрушающего структуру⁹³. Сам процесс перемещения нефти (нефтепродуктов) не сводится лишь к ее перемещению в пространстве в определенное место назначения. Этот процесс включает в себя целый ряд сложных техноло-

гических операций по учету нефти (нефтепродуктов), контролю за качеством и количеством с постоянной регистрацией и оперативным контролем основных технологических параметров, в том числе баланса нефти и давления в нефтепроводах. Таким образом, по общему правилу, технологические возможности магистральных трубопроводов позволяют перекачивать нефть, различную по своим физико-химическим свойствам, и различные виды нефтепродуктов, но с безусловным учетом их свойств при осуществлении процесса перекачки. В специальной литературе отмечается, что выбор наиболее приемлемого способа перекачки вязких нефтей по трубопроводам при огромном разнообразии характеристик нефтей, климатических условий, в которых эксплуатируются трубопроводы, их протяженности и производительности, типов и характеристики насосного оборудования – сложная задача⁹⁴. Условия о качестве технологического процесса перемещения нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам и условия о качестве нефти (нефтепродуктов), поступающих к получателю, закрепляются сторонами договора посредством ссылки на требования к качеству, содержащиеся в технических условиях, ГОСТах и других документах. Это, прежде всего, ГОСТ 9965-76 “Нефть. Степень подготовки для нефтеперерабатывающих предприятий. Технические условия”, ГОСТ 1510-84 “Нефть и нефтепродукты. Упаковка, маркировка, транспортировка и хранение”, ГОСТ 2517-85 “Нефтепродукты. Методы отбора проб”, ТУ 39-1623-93 “Нефть российская, поставляемая для экспорта”. Особенностью договора, опосредующего доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, в части обеспечения его условий о качестве является необходимость осуществления постоянного контроля за состоянием технологического процесса перемещения и составом нефти (нефтепродуктов), что входит в обязанности исполнителя по договору, то есть организации, перемещающей нефть (нефтепродукты) по магистральным трубопроводам. В целом порядок осуществления такого контроля содержится в технических условиях, ГОСТах, правилах, и определяющее значение здесь имеют специальные понятия и термины, закрепленные в этих документах. Ключевое понятие – партия нефти (нефтепродуктов), как специальная учетная величина определенной части нефти (нефтепродуктов), обладающая требуемыми характеристиками к физико-химическому составу и свойствам нефти (нефтепродуктов), в зависимости от класса, типа, группы нефти, вида нефтепродуктов. В соответствии с п. 4.4.11. Правил технической эксплуатации магистральных нефтепроводов, качество подготовки нефти к наливу в транспортные средства для ее дальнейшей транспортировки вне системы магистральных нефтепроводов должно соответствовать требованиям стандартов и технических условий ГОСТ 9965-76 “Нефть. Степень подготовки для нефтепе-

перерабатывающих предприятий. Технические условия”, ТУ 39-1623-93 “Нефть российская, поставляемая для экспорта”. Вместе с тем, технические правила и инструкции, обеспечивающие учет и сохранность количества и качества нефти, допускают прием перемещаемой нефти, не соответствующей этим требованиям, так как во многих случаях нефть обезличивается в общей системе магистральных нефтепроводов. В этом случае при наличии у исполнителя возможности доведения качества нефти до требований стандарта на нефть, что может быть закреплено в договоре, исполнителю должны быть компенсированы дополнительные затраты на доподготовку нефти к сдаче. Характерно, что содержание договора, опосредующего доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, в части обеспечения качества нефти, как правило, носит условный характер. Это объясняется тем, что нефть, добываемая из различных месторождений, чаще всего имеет особые физико-химические свойства, хотя с точки зрения классификации вещей в гражданском праве относится к родовым вещам. Например, нефть Троице-Анастасиевская IV горизонта имеет особо низкую температуру застывания, а Мангышлакская имеет высокое содержание парафина и по своему составу малосернистая (ГОСТ 9965-76 “Нефть для нефтеперерабатывающих предприятий. Технические условия”). Попадая в общую систему магистральных нефтепроводов, нефть обезличивается, если только не попадает по нефтепроводам непосредственно с места добычи на близлежащий нефтеперерабатывающий завод, не смешиваясь с другими классами нефтей, что следует рассматривать в качестве исключения из общего правила. Таким образом, нефть, перемещаемая по магистральным нефтепроводам, как товар, приобретенный у продавца (поставщика) для переработки, по своему составу не есть нефть, добытая из определенного месторождения, но нефть, которая по качеству должна соответствовать ГОСТ 9965-76 и ТУ 39-1623-93, в которых содержатся пороги допустимости в зависимости от массовой доли серы и плотности нефти, распределяемой по данным показателям на определенные классы и типы нефтей.

Контроль качества нефтепродуктов заключается в контроле за продвижением партий различных нефтепродуктов по магистральным нефтепродуктопроводам и отводом на нефтебазы с помощью специальных приборов, принцип действия которых основан на разности свойств перемещаемых нефтепродуктов. Согласно п. 16.8.4 Правил технической эксплуатации магистральных нефтепродуктопроводов документом, удостоверяющим качество принимаемого к перемещению нефтепродукта, является паспорт завода-изготовителя. Юридическое лицо, выдавшее паспорт, гарантирует и несет ответственность за качество нефтепродукта и достоверность указанных в паспорте показателей, определяе-

мых в объеме требований нормативной документации на конкретный нефтепродукт. Технологический процесс перемещения нефтепродуктов включает в себя действия исполнителя по проверке и утверждению значений показателей качества требованиям нормативной документации посредством использования специальных химико-аналитических лабораторий, которые структурно входят в состав предприятия, оказывающего услуги по перемещению нефтепродуктов по магистральным нефтепродуктопроводам. Результаты проведенных лабораторией исполнителя анализов оформляются внутренними паспортами качества (п. 16.8.5 Правил технической эксплуатации магистральных нефтепродуктопроводов). При возникновении разногласий в оценке качества нефтепродуктов между потребителем, продавцом (поставщиком) и заводом-изготовителем Правила технической эксплуатации магистральных нефтепродуктопроводов (п. 16.8.6) предусматривают возможность проведения арбитражных (контрольных) проб нефтепродуктов. Порядок осуществления работ по контролю качества нефтепродуктов в системе магистральных нефтепродуктопроводов определяется Инструкцией по контролю и обеспечению сохранности качества нефтепродуктов на предприятиях трубопроводного транспорта (РД 153-37.4-034-98).

Специальные нормы о форме договора, направленного на оказание услуг по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, в законодательстве Республики Беларусь и международных соглашениях с участием Республики Беларусь отсутствуют. Так как в качестве исполнителя в данном договоре всегда выступает юридическое лицо, то в силу правила, содержащегося в п. 1 ст. 162 ГК, договор, опосредующий доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, всегда заключается в письменной форме. Поскольку форма договора и способ его заключения неотделимы друг от друга, то применяются общие положения главы 28 ГК о заключении договора. Практика оформления договорных отношений по перемещению нефти и нефтепродуктов трубопроводным транспортом признает составление одного документа, подписанного сторонами, как самый распространенный способ оформления договорных отношений в сфере хозяйственной (предпринимательской) деятельности. Обмен документами посредством почтовой, телеграфной, телетайпной, электронной или иной связи используется в процессе заключения договора, опосредующего доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, и лишь для согласования условий договора. Договор в письменной форме, заключенный посредством составления одного документа, подписанного заказчиком и исполнителем, позволяет сторонам согласовать и точно закрепить условия договора и, прежде всего, его существенные условия. Вместе с тем, высокая технологичность процесса перемещения нефти (нефтепродуктов) по ма-

гистральным трубопроводам и территориальная заданность их пролегания направляют практику заключения рассматриваемых договоров в русло унификации договорных текстов. Причем такая практика характерна не только для трубопроводной отрасли, но и для многих гражданско-правовых договоров, например, перевозки, на что, как на общую тенденцию указывает В.Ф. Чигир⁹⁵.

Таким образом, правоотношения по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом охватываются самостоятельной договорной формой, на которую распространяются общие положения гражданского права, касающиеся порядка заключения договора и его условий. В свою очередь, выявленные в данном исследовании существенные условия и характеристика этих условий, как условий договора, опосредующего доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, позволяют индивидуализировать договор в общей системе гражданско-правовых договоров. Договор, опосредующий доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, должен быть отнесен к группе гражданско-правовых договоров, направленных на оказание услуг. Тип договора – договор доставки нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом. Виды данного договора следует различать по способам перекачки нефти (нефтепродуктов), видам магистральных трубопроводов и по другим критериям.

ГЛАВА 3

ИСПОЛНЕНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО ДОСТАВКЕ НЕФТИ
(НЕФТЕПРОДУКТОВ) ТРУБОПРОВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ
И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН ЗА ИХ НАРУШЕНИЕ§ 1. Правовая характеристика и содержание исполнения обязательств
по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом

Обязательство по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом определяет действия исполнителя и заказчика, выражаемые в форме реализации прав и исполнения обязанностей, вытекающих из условий договора. Характер подлежащих совершению действий определяется спецификой обязательства по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом. Вместе с тем, на данное обязательство распространяются общие правила исполнения обязательств, именуемые в гражданском праве принципами исполнения обязательств, а именно: принцип надлежащего исполнения (ст. 290 ГК) и принцип реального исполнения (ст. 367 ГК).

Применение принципа надлежащего исполнения в отношении обязательства, вытекающего из договора, направленного на оказание услуг по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, затруднительно из-за отсутствия специального законодательства, регулирующего правоотношения по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом. Поэтому в случае ущербности условий данного договора его надлежащее исполнение ставится в зависимость от юридически зыбкого правила об “обычно предъявляемых требованиях”, содержащегося в ст. 290 ГК. Нормы же международных соглашений, призванные регулировать рассматриваемые отношения, осложнённые иностранным элементом, носят лишь самый общий характер и, как правило, дают отсылку к самому договору. Например, в ст. 4 Соглашения о проведении согласованной политики в области транзита нефти и нефтепродуктов по магистральным трубопроводам от 12 апреля 1996 г. сказано о том, что расчёты за транспортировку нефтепродуктов производятся на основе договоров между хозяйствующими субъектами договаривающихся сторон. Возможности реализации таких составляющих принципа надлежащего исполнения, как исполнение надлежащими субъектами, в надлежащем месте, в надлежащее время, надлежащим предметом и способом могут быть обеспечены ведомственными нормативными правовыми актами, прежде всего, ГОСТами, технологическими правилами эксплуатации магистральных трубопроводов и инструкциями условно,

так как они не могут на своём уровне и при своей технической заданности обеспечить правовое регулирование отношений по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом. Все существующие в трубопроводной отрасли технологические правила, нормы и инструкции предназначены в первую очередь для внутриотраслевого применения с целью обеспечения технологического процесса перекачки нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам, а потому возможности обеспечения надлежащего исполнения договора, опосредующего доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, как гражданско-правового договора, сужаются до границ возможности этих документов. С другой стороны, выраженная технологичность процесса перемещения нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам выводит действия исполнителя на юридически недоступную для заказчика нишу технологических операций перекачки нефти (нефтепродуктов), образующих собой производственную функцию исполнителя, как организации, эксплуатирующей магистральные трубопроводы. Следовательно, высокая степень технологичности процесса перемещения нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам, а также необходимость обеспечения безопасности и экономичной эксплуатации магистральных трубопроводов определяют двоякую зависимость исполнителя в договоре, направленном на оказание услуг по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом:

а) технологическую – от бремени обеспечения технологической работоспособности магистральных трубопроводов;

б) формально-юридическую – от бремени исполнителя, как стороны, обязанной в гражданско-правовом договоре к выполнению услуг по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом.

Вопрос о субъектах исполнения обязательства, вытекающего из договора, опосредующего доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, рассматривался выше. Следует также отметить, что, поскольку рассматриваемый договор – двусторонний договор, то обязанности несет не только исполнитель, но и заказчик. С принятием Закона Республики Беларусь “О магистральном трубопроводном транспорте” впервые были закреплены определенные права и обязанности сторон договора, опосредующего доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом. Однако говорить можно лишь о закреплении отдельных, производных от основных, прав и обязанностей. Основной обязанностью исполнителя является перемещение нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам в определенный пункт назначения, а обязанность заказчика – оплатить услуги по перемещению нефти (нефтепродуктов). Характерной особенностью обязательства из договора, опосредующего достав-

ку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, является то, что исполнение обязательства по перемещению нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам не может быть возложено исполнителем на третье лицо в порядке ст. 294 ГК, поскольку эксплуатацию магистральных трубопроводов как на территории Российской Федерации, так и на территории Республики Беларусь всегда осуществляет одно лицо. В частности, эксплуатацию магистральных нефтепроводов в Российской Федерации осуществляет ОАО «АК»Транснефть», а в Республике Беларусь – Новополоцкое и Гомельское республиканские унитарные предприятия по транспорту нефти «Дружба». Все сопутствующие основной обязанности исполнителя обязанности, такие как прием, хранение и сдача нефти (нефтепродуктов), контроль за количеством и качеством нефти (нефтепродуктов), охватываются общей обязанностью исполнителя, так как составляют отдельные звенья единого технологического процесса перекачки нефти (нефтепродуктов) и поэтому также не могут хотя бы и в какой-то части быть переданы для исполнения третьим лицам. Однако, возможно исполнение денежного обязательства третьим лицом при производстве платежей в пользу исполнителя за оказанные им услуги по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом. Более того, анализ договоров, опосредующих доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, говорит о широком распространении практики осуществления расчетов третьими лицами. В разделе «Расчеты по договору», как правило, указывается на такую возможность с закреплением обязанности заказчика уведомить исполнителя о конкретном плательщике.

В силу вышеизложенного невозможна перемена лиц в обязательстве по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом посредством замены должника (ст. 362 ГК), в качестве которого в этом обязательстве выступает исполнитель, как лицо, обязанное предоставить услуги по перемещению нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам. Вместе с тем, возможна перемена лиц в денежном обязательстве при производстве платежей в пользу исполнителя за оказываемые им услуги по перекачке нефти (нефтепродуктов), где исполнитель имеет права кредитора. Передача прав исполнителя, как кредитора в денежном обязательстве, осуществляется по правилам, содержащимся в гл. 24 ГК об уступке права требования.

Обязательство доставки нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом должно быть исполнено посредством надлежащей реализации всего объема услуг. Действия исполнителя, обеспечивающие процесс перемещения нефти (нефтепродуктов), порождаемые договором, представляют юридический интерес для заказчика. Объем услуг, оказываемых исполнителем, отличается

двойственностью. С одной стороны, это ряд формально обособленных действий исполнителя, таких как прием нефти (нефтепродуктов), учет количества и качества, хранение и сдача нефти (нефтепродуктов), но осуществляемых в едином русле технологических операций, на каждое из которых вправе притязать заказчик, например, в случае нарушения условий о качестве нефти (нефтепродуктов). С другой стороны, такие действия исполнителя, выхваченные из единого технологического процесса, взятые в отдельности и вне последовательно выполняемых технологических операций, не образуют собой предмет исполнения обязательства по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, поскольку как правильно указывают В.Т. Смирнов и Д.А. Медведев⁹⁶, юридическая природа любого гражданско-правового договора определяется его основной целью, а не сопутствующими ему моментами. Такая цель в договоре, опосредующем доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, – перемещение нефти (нефтепродуктов) в необходимый пункт назначения.

Не могут рассматриваться как дополнительные услуги, порождающие дополнительное денежное обязательство, действия исполнителя, совершенные им после завершения собственно технологического процесса перекачки нефти (нефтепродуктов) к определенному в договоре месту назначения. Технические правила эксплуатации магистральных трубопроводов закрепляют в качестве производственных функций предприятий, эксплуатирующих магистральные трубопроводы, ряд дополнительных функций, отграниченных от основной функции – перемещения нефти (нефтепродуктов). Так, в соответствии с п. 7.1.7 Правил технической эксплуатации магистральных нефтепродуктопроводов, работы, связанные со сдачей нефтепродуктов на территории нефтебаз, выполняют операторы нефтебаз совместно с операторами магистральных нефтепродуктопроводов.

На обязательство по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом распространяется общее правило, содержащееся в ст. 367 ГК об исполнении обязательства в натуре (принцип реального исполнения), когда в случае ненадлежащего исполнения обязательства по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом уплата неустойки и возмещение убытков не освобождает исполнителя от исполнения обязательства в натуре – оказания услуг по перемещению нефти (нефтепродуктов) в необходимый пункт назначения. Однако действие этого правила по отношению к обязательству по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом носит формальный характер, так как о ненадлежащем исполнении данного обязательства зачастую можно судить только после выполнения услуги – доставки нефти (нефтепродуктов) в необходимый пункт назначения. Выявление же нарушений

условий договора о качестве нефти (нефтепродуктов) при выполнении операций по учету качества, осуществляемых в процессе перекачки нефти (нефтепродуктов) по всей системе магистральных трубопроводов, еще не позволяет говорить о нарушении условий договора и ненадлежащем его исполнении, поскольку в ходе осуществления технологических операций по перемещению нефти (нефтепродуктов) показатели качества могут меняться, а в определенных случаях показатели качества могут быть доведены до требований стандартов. Как маловероятную следует оценить возможность применения правила об освобождении исполнителя от исполнения обязательства в натуре в случае возмещения убытков и уплаты неустойки при полном неисполнении обязательства (п. 2 ст. 367 ГК), так как работоспособность и безопасность эксплуатации магистральных трубопроводов во многом обеспечивается их загруженностью нефтью (нефтепродуктами), что, в частности, объясняет необходимость постоянного наличия в системе магистральных нефтепроводов нефти технологического остатка. Особенностью эксплуатации магистральных трубопроводов является и то, что в них наблюдаются перепады давления, вызванные изменениями режимов работы насосов (компрессоров), и нерегулярный спектр нагруженности в системе магистральных трубопроводов оценивается специалистами как негативный фактор, способный повлиять на режим эксплуатации трубопроводов⁹⁷.

Надлежащее исполнение обязательств предполагает необходимость совершения предусмотренных обязательством действий в надлежащем месте. Закон Республики Беларусь “О магистральном трубопроводном транспорте” (ст. 27) содержит лишь общее правило о том, что услуги по перемещению продукции предоставляются по маршрутам с учетом технологических возможностей магистральных трубопроводов и направлений движения продукции. В силу общего положения, закрепленного в ст. 297 ГК, если место исполнения обязательства не определено законодательством или договором, не явствует из существа обязательства, применяются правила ст. 297 ГК, определяющие место исполнения обязательства. Законодательство Республики Беларусь не определяет место исполнения обязательства по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом. Применительно к правоотношениям по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, осложненным иностранным элементом, не определено место исполнения и в международных соглашениях. Место, где должно быть произведено исполнение, определяется соглашением сторон в договоре посредством указания маршрута перекачки нефти (нефтепродуктов), включающего в себя начальный и конечный пункт перекачки нефти (нефтепродуктов). Конечный пункт перекачки является элементом технически единой системы магистральных трубопроводов и состоит из специ-

альных технических устройств и оборудования, позволяющих заказчику или иному получателю нефти (нефтепродуктов) распоряжаться ими по собственному усмотрению, реализовав таким образом свой юридический интерес. В договоре, опосредующем доставку нефти трубопроводным транспортом, таким конечным пунктом назначения являются специальные терминалы – перевалочные нефтебазы и пункты налива, где обеспечивается прием, хранение, подготовка и отгрузка нефти, поступающей по магистральным нефтепроводам на другие виды транспорта (п. 4.4.1 Правил технической эксплуатации магистральных нефтепроводов).

Исполнение обязательства по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом в надлежащее время означает, что услуги по перемещению нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам исполнитель должен оказать в сроки, указанные в договоре, что следует из общего правила ст. 27 Закона Республики Беларусь “О магистральном трубопроводном транспорте”. В условиях изменчивой конъюнктуры рынка меняются восприятие и оценка предложенного в свое время деления сроков действия хозяйственных договоров на общие и частные⁹⁸, однако, применительно к договорам, направленным на оказание услуг по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, такое деление не утрачивает своей актуальности. Сроки исполнения обязательства по доставке нефти и нефтепродуктов трубопроводным транспортом законодательством Республики Беларусь и международными соглашениями не определены. Практикой заключения договоров, опосредующих доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, выработан общий срок – срок действия договора, который, как правило, составляет один год, с указанием общего количества подлежащей перемещению нефти (нефтепродуктов) и с указанием частных сроков, определенных в качестве периодов перекачки. Чаще всего это разбивки по кварталам с указанием количества подлежащей перемещению нефти (нефтепродуктов) в каждом квартале. Характер технологического процесса перекачки нефти (нефтепродуктов) и необходимость поддержания эксплуатационных качеств магистральных трубопроводов предполагают постоянство процесса перекачки, а следовательно, и постоянство сопутствующих ему процессов приема, учета и сдачи нефти (нефтепродуктов), что обеспечивается соблюдением специальных технических правил, норм и инструкций. Например, при перекачке нефтепродуктов – это Инструкция по учету нефтепродуктов на магистральных нефтепродуктопроводах (РД 153-39-011-97). Расчетное время работы магистральных нефте- и нефтепродуктопроводов, определяемое с учетом их остановки на профилактику, обслуживание и текущий ремонт, позволяет в полной мере обеспечить исполнение обязательства по дос-

тавке нефти (нефтепродуктов) в надлежащие сроки. Время исполнения обязательства по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом определяется датой составления акта приема-сдачи нефти (нефтепродуктов) в местах, определяемых техническими правилами, нормами и инструкциями. Так, в соответствии с п. 16.6.7 Правил технической эксплуатации магистральных нефтепродуктопроводов сдача нефтепродуктов в пункте назначения производится по измерениям в резервуарах, транспортных средствах или по коммерческим узлам учета с составлением акта приема-сдачи по форме, установленной Инструкцией по учету нефтепродуктов на магистральных нефтепродуктопроводах (РД 153-39-011-97). В целом же обязательство по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом следует отнести к обязательствам с определенным сроком исполнения. Условия договора, опосредующего доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, о сроках соответствуют интересам не только заказчика, но и исполнителя. Причем для исполнителя это как юридический интерес (исполнить обязательство в срок), так и технологический интерес (обеспечить надежную и безопасную эксплуатацию магистральных трубопроводов).

Обязательство по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом должно быть исполнено определенным способом, который следует из особенностей и содержания самого обязательства и выражается в форме совершения определенных действий. Регламентация действий исполнителя в значительной степени обеспечивается правилами технической эксплуатации магистральных трубопроводов, а в обязательстве, осложненном иностранным элементом, регламентацию правилами технической эксплуатации предваряют общие положения, содержащиеся в международных соглашениях. В отдельных случаях действие общих норм обязательственного права, распространяющихся в данном контексте на все гражданско-правовые договоры и касающиеся исполнения обязательств, ограничивается самой правовой природой правоотношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом. Так, относительно правила, содержащегося в ст. 292 ГК, о том, что кредитор вправе не принимать исполнения обязательства по частям, если иное не предусмотрено законодательством, условиями обязательства и не вытекает из существа обязательства, следует отметить, что существо обязательства по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом не только допускает, но и предполагает его исполнение по частям, так как в соответствии с техническими правилами и нормами при учете и приемке нефти (нефтепродуктов) используется специальная учетная величина – партия нефти (нефтепродуктов). Кроме того, общее количество нефти (нефтепродуктов), подлежащих перемещению

по магистральным трубопроводам в течение срока действия договора, разбивается на отдельные товарные части по кварталам, что согласовывается сторонами в договоре.

В позитивном смысле применительно к обязательству по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом следует воспринимать правило ст. 291 ГК о недопустимости одностороннего отказа от исполнения обязательства и одностороннего изменения его условий, так как с одной стороны, жесткая технологическая заданность эксплуатации магистральных трубопроводов и, в частности, перекачки нефти (нефтепродуктов), а с другой стороны, устойчивый экономический интерес сторон в договоре сводит к минимуму риск возникновения обстоятельств, делающих необходимым отказ от договора или его изменение. Как частное, в исключение из общего правила, следует рассматривать предпринимательский риск заказчика, обусловленный влиянием ценообразующих факторов в нефтедобывающей, перерабатывающей и транспортной отраслях экономики, способных привести к увеличению тарифов на оказываемые исполнителем услуги по перемещению нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам. Однако на практике такой риск минимизируется условиями договора о предварительном извещении исполнителем заказчика об увеличении тарифов в случае применения новых нормативных правовых актов, изменения цен на продукцию и услуги, приводящих к увеличению эксплуатационных и регламентированных расходов. Статья 27 Закона Республики Беларусь “О магистральном трубопроводном транспорте” обязывает исполнителя при обращении заказчика предоставить последнему информацию о тарифах на услуги по перемещению продукции. В этом случае возможно изменение и расторжение договора, направленного на оказание услуг по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, по правилам ст. 421 ГК “Изменение и расторжение договора в связи с существенным изменением обстоятельств”. Правила этой статьи позволяют заказчику рассчитывать на защиту своих экономических интересов в условиях изменчивой конъюнктуры рынка. Само наполнение ст. 421 ГК сродни духу концепции “эффективного нарушения договора” (*efficient breach of contract*), получившей распространение в американской юридической науке и определенное отражение в судебной практике США, притесняющей принцип обязательного исполнения договора⁹⁹. Вместе с тем, Закон Республики Беларусь “О магистральном трубопроводном транспорте” (ст. 28) содержит указание на особые обстоятельства, при наличии которых исполнитель вправе расторгнуть договор в одностороннем порядке, а именно: в случае невозможности доставки продукции по причинам военных действий, стихийных бедствий, катастроф и по иным, не зависящим от исполнителя при-

чинам, а также при нарушении заказчиком условий договора и норм безопасности, установленных законодательством Республики Беларусь.

Таким образом, исполнение договора, опосредующего доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, в целом подчиняется общим правилам исполнения обязательств. Вместе с тем, характер исполнения договора отличается особенностями, следующими из существа обязательства по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом. Воспринимая договор в гражданском праве как особую разновидность сделок, следует указать на обязательность воли и волеизъявления, как необходимые условия обретения объективированного выражения формы договора, опосредующего доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, а с другой стороны, на формально-юридическую значимость воли исполнителя как должника в договоре, следующей жесткой регламентированности процесса перемещения нефти (нефтепродуктов) правилами технической эксплуатации магистральных трубопроводов.

§ 2. Ответственность сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом

В общем контексте обязательственного права и, прежде всего, его положений, касающихся ответственности за нарушение обязательств, ненадлежащее исполнение обязательства по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом означает, что обязательство исполняется, но с нарушением условий, необходимых для его надлежащего исполнения. Содержание гражданско-правовой ответственности в случае ненадлежащего исполнения обязательства по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом проявляется в наступлении для неисправной стороны отрицательных последствий, выраженных в определенном имущественном обременении. Имущественная ответственность исполнителя и заказчика в обязательстве по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом строится на общих принципах ответственности в гражданском праве. Однако ответственность в обязательстве по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом имеет свою выраженную специфику, исходящую из особенностей самого обязательства. Вместе с тем, практика исполнения обязательств по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом юридически не выражена в части ненадлежащего исполнения этих обязательств, что внешне проявляется в фактическом отсутствии случаев судебного разбирательства и примеров на эту тему в юридической литературе и обзорах судебной практики. Немногие, редкие ис-

ключения – это примеры из судебной практики и лишь по делам, связанным с наливом и перевалкой нефти (нефтепродуктов), уже перемещенной по магистральным трубопроводам на другие виды транспорта в специальных портах и терминалах¹⁰⁰. В большей мере выражена ответственность организаций, осуществляющих эксплуатацию магистральных трубопроводов в связи с причинением ими вреда из-за аварий на магистральных трубопроводах. В этих случаях возникает обязательство из причинения вреда или деликтное обязательство (Гл. 58 ГК).

Основное место среди форм гражданско-правовой ответственности в обязательстве по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом занимает возмещение убытков (ст. 364 ГК), как общая мера гражданско-правовой ответственности. Однако, данное утверждение следует из общего смысла и начал обязательственного права, и в частности, общего правила о том, что должник обязан возместить кредитору убытки, причиненные неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательства (п. 1 ст. 364 ГК). В юридической литературе вопрос об ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом до настоящего времени не исследовался. Можно лишь говорить об исследовании общих вопросов, касающихся гражданско-правовой ответственности, отдельные из которых имеют значение для понимания механизма гражданско-правовой ответственности за ненадлежащее исполнение обязанностей по договору, направленному на оказание услуг по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом. Такие исследования проведены А.А. Собчаком¹⁰¹, Г.К. Матвеевым¹⁰², В.А. Тарховым¹⁰³, А.Ф. Черданцевым, А.Ф. Кожевниковым¹⁰⁴, В.П. Грибановым, В.С. Емом¹⁰⁵ и др. в свою очередь, проблематично подкрепление теоретических исследований по данной теме практикой возмещения убытков, поскольку таковая по сути отсутствует. Вместе с тем, состояние и возможный диапазон исследования вопросов ответственности в обязательстве по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом ограничиваются юридической и фактической закрытостью трубопроводной отрасли. Закрытость первого ряда вызвана неразвитостью правового регулирования правоотношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, которое замещается в основном техническими правилами и нормами. Фактическая закрытость связана с принадлежностью объектов трубопроводного транспорта к объектам особой значимости и повышенного риска эксплуатации, что подтверждается наличием специальных ограничений и запретов в местах пролегания магистральных трубопроводов. В частности, постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 11 апреля

1998 г. № 584 утверждены Правила охраны магистральных трубопроводов, а постановлением Проматомнадзора Республики Беларусь от 29 мая 1998 г. № 6 – Инструкция по производству работ в охранных зонах магистральных трубопроводов, призванные обеспечить необходимые условия эксплуатации магистральных трубопроводов. Юридическая и фактическая закрытость трубопроводной отрасли означает и закрытость самого технологического процесса перекачки нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам. Вместе с тем, в контексте исследования вопроса об ответственности за нарушение обязательства по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, в частности, возмещения убытков, следует отметить, что закрытость технологического процесса перекачки нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом не влияет на возможность установления фактов нарушения условий договора о количестве и качестве нефти (нефтепродуктов). Факт нарушения может быть установлен при осуществлении операций по приему-сдаче нефти (нефтепродуктов). В частности, в соответствии с п. 9.1.3 Правил технической эксплуатации магистральных нефтепроводов результаты измерения количества нефти оформляются актами приема-сдачи для каждой партии нефти и подписываются представителями сдающей и принимающей сторон. Согласно п. 4.4.10 Правил технической эксплуатации магистральных нефтепроводов полнота налива-слива нефти в транспортные емкости (танки судов, ж/д цистерны, автоцистерны и др.) производится по градуированным таблицам транспортных средств, а подготовка транспортного средства к наливу должна соответствовать требованиям ГОСТ 1510-84 “Нефть и нефтепродукты. Маркировка, упаковка, транспортирование и хранение”. В соответствии с п. 16.6.7 Правил технической эксплуатации магистральных нефтепродуктопроводов прием нефтепродуктов в начальном пункте и сдача их в пункте назначения производятся по измерениям в резервуарах, транспортных средствах или по коммерческим узлам учета с составлением акта приема-сдачи по форме, предусмотренной Инструкцией по учету нефтепродуктов на магистральных нефтепродуктопроводах (РД 153-39-011-97).

При перекачке нефти (нефтепродуктов) допускаются их потери в пределах норм естественной убыли, которая должна отражаться в договоре, что предусматривается, например, в п. 16.7.6 Правил технической эксплуатации магистральных нефтепродуктопроводов.

В контексте исследования вопроса о нарушении исполнителем условий договора о количестве и его ответственности за данное нарушение следует отметить, что:

а) установление факта нарушения исполнителем условий договора о количестве возможно после завершения процесса перекачки нефти (нефтепродуктов) по результатам их сдачи;

б) факт нарушения исполнителем условий договора о количестве возможен именно на стадии сдачи нефти (нефтепродуктов), так как установление факта отклонения от условий договора о количестве в процессе оперативного учета, осуществляемого при перекачке нефти (нефтепродуктов), позволяет, не нарушая технические правила и нормы, воздействовать на технологию процесса и изменить содержание учетно-расчетных операций с корректировкой данных о количестве в необходимую сторону;

в) поддержание заданного режима эксплуатации магистральных трубопроводов обеспечивается посредством совершения исполнителем целого ряда действий, предусмотренных техническими правилами эксплуатации магистральных трубопроводов, обеспечивающих в конечном итоге регулярность спектра нагруженности в системе магистральных трубопроводов, что в значительной степени минимизирует вероятность наступления неблагоприятных последствий эксплуатации в виде нарушений условий договора о количестве нефти (нефтепродуктов).

При установлении факта нарушения условий договора о количестве нефти (нефтепродуктов) заказчик вправе потребовать от исполнителя возмещения причиненных этим убытков, как в виде реального ущерба, так и упущенной выгоды (ст. 14 ГК). В данном случае реальный ущерб выражается в отсутствии у заказчика предусмотренного договором количества нефти (нефтепродуктов), а упущенная выгода – в невозможности продать (переработать) или вообще иным образом с выгодой для себя распорядиться нефтью (нефтепродуктами). Вместе с тем, в отношении возможности возмещения исполнителем упущенной выгоды в обязательстве по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом в полной мере сохраняет свою актуальность сложившееся в юридической литературе мнение об особой сложности доказывания убытков в виде упущенной выгоды.

Своими особенностями отличается и ответственность исполнителя за нарушение условий договора о качестве нефти (нефтепродуктов). В существе этого вопроса помогает разобраться сравнение договора, опосредующего доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, с договором перевозки груза (ст. 739 ГК), прежде всего, в плане характеристики предоставляемой основной услуги. В договоре перевозки груза перемещение груза осуществляется благодаря движению транспортного средства, и это его свойство есть главное свойство, необходимое для перемещения груза в пространстве. Каких бы то ни

было технологических процессов, воздействующих на состояние груза и обеспечивающих его физическое перемещение, здесь не требуется. Обеспечение же в определенных случаях специальных условий, например, температурного режима, служит целям сохранения потребительских качеств груза, как товара, но никоим образом не является условием, обеспечивающим физическое перемещение груза из одного места в другое. Принципиально иным наполнением отличается основная услуга – услуга по перемещению груза в пространстве, оказываемая предприятием трубопроводного транспорта. Перемещение нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам обеспечивается посредством эксплуатации специального технологического оборудования. Кроме того, следует говорить о вариативности технологического процесса, о применении специальных технологических приемов и специальных средств, обеспечивающих процесс перемещения нефти (нефтепродуктов) в зависимости от класса, типа, группы нефти или вида нефтепродуктов, климатических условий эксплуатации магистральных трубопроводов и других факторов. Так, п. 3.3.1. Правил технической эксплуатации магистральных нефтепроводов содержит указание на основные схемы технологического процесса перекачки нефти, а именно: перекачка “из насоса в насос”, перекачка “с подключенными резервуарами”, перекачка “через резервуар”. Согласно п. 16.4.3 Правил технической эксплуатации магистральных нефтепродуктопроводов технологический процесс перекачки осуществляется по следующим схемам: перекачка “из насоса в насос”, перекачка “с подключенными резервуарами”, перекачка “из резервуара”. Однако значение технологических процессов перекачки нефти (нефтепродуктов) не ограничивается основной целью – переместить партию нефти (нефтепродуктов) в определенный пункт назначения. Технологические процессы перекачки нефти (нефтепродуктов) могут воздействовать и на показатели качества нефти (нефтепродуктов). В частности, необходимость совершения исполнителем по договору определенных действий, облеченных в форму специальных технологических операций, возникает при последовательной перекачке, т.е. перекачке нескольких сортов нефти по одному магистральному нефтепроводу (п. 3.4.1 Правил технической эксплуатации магистральных нефтепроводов) или при перекачке нефти с аномальными свойствами, т.е. высоковязких и высокозастывающих (п. 3.4.11 Правил технической эксплуатации магистральных нефтепроводов). Последовательная перекачка осуществляется также и при перемещении нефтепродуктов. Согласно п. 16.5.1 Правил технической эксплуатации магистральных нефтепродуктопроводов перекачка нескольких нефтепродуктов или разных видов по одному нефтепродуктопроводу может осуществляться с со-

блюдением требований по сохранению их качества, которые содержатся в ГОСТах.

Технологические операции, осуществляемые в системе магистральных трубопроводов, следует рассматривать не только в качестве необходимого условия, обеспечивающего перемещение нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам. Технологические операции следует также рассматривать как элемент системы управления качеством продукции. Управление качеством – составная часть управления процессом расширенного воспроизводства. Оно осуществляется на всех этапах воспроизводственного цикла, начиная с предпроизводственной стадии, когда предъявляется заявка на разработку продукции, и кончая стадией ее потребления¹⁰⁶. Следовательно, в плане восприятия понятия “качество товара”, как понятия, наполненного экономическим содержанием, технологический процесс, направленный на обеспечение перемещения нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам может рассматриваться в качестве подготовительного порога предпроизводственной стадии (нефть) или постпроизводственной стадии (нефтепродукты). Таким образом, качество услуг исполнителя в договоре, опосредующем доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, влияет и на качество нефти (нефтепродуктов) как товара. Нарушение исполнителем правил технической эксплуатации магистральных трубопроводов, технологических процессов, направленных на обеспечение контроля и сохранения качества нефти (нефтепродуктов), может привести к понижению их качества, а, следовательно, – нарушению условий договора о качестве. Однако, отдельные случаи колебания показателей качества, возможные в процессе перемещения нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам, юридически безразличны для целей установления факта нарушения условий договора о качестве, но юридически безразличны лишь до момента сдачи нефти (нефтепродуктов). Факт сдачи нефти (нефтепродуктов) по акту приема-сдачи юридически значим в обязательстве по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, так как означает прекращение обязательства исполнением (ст. 379 ГК). Качество нефти (нефтепродуктов) подтверждается специальным документом, сопровождающим любую партию нефти (нефтепродуктов) – паспортом качества, составление которого предусмотрено техническими правилами и ГОСТами, в том числе п. 16.8.9 Правил технической эксплуатации магистральных нефтепродуктопроводов, п. 2.1 ГОСТа 9965-76 “Нефть для нефтеперерабатывающих предприятий. Технические условия”, ТУ 39-1623-93 “Нефть российская, поставляемая для экспорта”.

В отдельных случаях возможна корректировка показателей качества в сторону доведения качества нефти до требований ГОСТ на нефть, но с обязательной компенсацией исполнителю дополнительных затрат.

Вопросы ответственности за нарушение условий о качестве в обязательстве по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом в юридической литературе не исследовались. Вместе с тем, следует говорить об особенностях ответственности за нарушение условий о качестве нефти (нефтепродуктов) лишь как об особенностях, касающихся вопросов установления и подтверждения фактов нарушения условий о качестве, следующих из особенностей технологического процесса перекачки нефти (нефтепродуктов). Что касается оснований и условий, необходимых для привлечения к гражданско-правовой ответственности, то здесь могут применяться общие положения об ответственности за нарушение обязательств (гл. 25 ГК). Основной формой гражданско-правовой ответственности исполнителя за нарушение условий о качестве нефти (нефтепродуктов) следует считать возмещение убытков в виде реального ущерба и упущенной выгоды (ст. 14 ГК). В первом случае – это отсутствие у заказчика нефти (нефтепродуктов) необходимого качества, и во втором – необходимость дополнительных затрат, связанных с несоответствием нефти (нефтепродуктов) по качеству требованиям ГОСТа.

Применение специальных форм гражданско-правовой ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом сдерживается отсутствием законодательства, регулирующего отношения по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом. В частности, по этой причине невозможно применение законной неустойки (ст. 313 ГК). Вместе с тем, в обязательствах по перевозке грузов, по общему правилу ответственность перевозчика носит ограниченный характер. Находя свое закрепление в транспортных уставах и кодексах, традиционная позиция законодателя, ограничивающего ответственность перевозчика, поддерживается и в юридической литературе (Г.П. Савичев¹⁰⁷, О.И. Ермаченкова¹⁰⁸, М.А. Тарасов¹⁰⁹, М.В. Гордон¹¹⁰). В целом же, такая позиция вполне обосновано может быть подтверждена восприятием транспортной деятельности как деятельности, сопряженной с опасностью и повышенным риском, как для лица, эксплуатирующего транспортное средство, так и для окружающих. Однако в контексте рассматриваемого вопроса и содержания ст. 948 ГК (ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих) характеристика трубопроводного транспорта в качестве объекта, создающего повышенную опасность для окружающих, сама по себе еще не позволяет приблизиться к пониманию необходи-

мости закрепления в законодательстве принципа ограниченной ответственности исполнителя в договоре, опосредующем доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, за ненадлежащее исполнение договора. Здесь еще необходимо понимание сущности технологического процесса перекачки нефти (нефтепродуктов) как комплекса сложных технологических операций и действий, обеспечивающих не только движение нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам, но и воздействующих на состояние качества нефти (нефтепродуктов). Для трубопроводной отрасли характерно применение не только признанных в данный момент технологических операций и технических решений, закрепляемых в технических правилах и нормах, но и постоянное их совершенствование, что в конечном итоге обеспечивает внедрение более совершенных и экономичных способов перекачки нефти (нефтепродуктов), безопасную эксплуатацию магистральных трубопроводов и прогресс в трубопроводной отрасли в целом. В частности, ведутся научные исследования и работы по методологии оптимизации режимов эксплуатации магистральных нефтепроводов в условиях неполной загрузки¹¹¹. Возможность надлежащего исполнения обязательства по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом напрямую связана с техническими возможностями эксплуатации магистральных трубопроводов и проведением соответствующих испытаний и диагностики, позволяющих предупреждать аварийные ситуации на магистральных трубопроводах и тем самым обеспечить необходимое качество процесса перекачки нефти (нефтепродуктов)¹¹². Кроме того, в области исследования и проектирования магистральных трубопроводов большое внимание уделяется изысканию наиболее экономичных систем дальнего транспорта нефти, выбору оптимального направления трассы и определению основных параметров систем дальнего транспорта из условия минимума затрат¹¹³.

Юридическая значимость такого понимания сущности технологического процесса перекачки нефти (нефтепродуктов) состоит в возможности целостного восприятия вопроса об имущественной ответственности в обязательстве по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, а также в том, что появляются основания считать необходимым закрепление принципа ограниченной ответственности исполнителя по договору доставки нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом. Более того, применение новых технологических приемов и способов перекачки нефти (нефтепродуктов) может в определенных случаях быть основанием освобождения исполнителя от имущественной ответственности. Прецедент известен правоотношениям, связанным с железнодорожной перевозкой грузов, отрасли куда менее технологичной, когда

при так называемой отгрузке в порядке опыта ухудшение качества продукции не является основанием для взыскания штрафа¹¹⁴.

Юридическая конструкция имущественной ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом должна быть основана на принципе ограниченной ответственности, сужающей право на полное возмещение убытков. В законодательстве, регулирующем правоотношения по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, должно быть закреплено соотношение убытков и неустойки, что могло бы решить традиционно сложную для гражданского права проблему соотношения убытков и неустойки¹¹⁵, применительно к данному обязательству. Отсутствие данного решения означает возможность применения к обязательству по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом общего правила, закрепленного в ст. 365 ГК о том, что убытки могут быть взысканы только в части, превышающей неустойку. В последнем случае при отсутствии в законодательстве, регулирующем доставку нефти и нефтепродуктов трубопроводным транспортом, специальных правил о возмещении убытков правило ст. 365 ГК может быть применимо лишь в случае, если в договор, опосредующий доставку нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, включено условие о неустойке.

Таким образом, гражданско-правовая ответственность за нарушение обязательства по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом отличается следующим:

1. Законодательство Республики Беларусь и международные соглашения не содержат специальных мер гражданско-правовой ответственности за нарушение обязательства по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом.

2. Заказчик и исполнитель вправе требовать возмещения убытков в качестве общей меры гражданско-правовой ответственности в соответствии с п. 1 ст. 364 ГК.

3. В качестве специальной меры гражданско-правовой ответственности стороны вправе установить в договоре условие о неустойке.

4. Регламентированное использование исполнителем новых технологических приемов и способов перекачки нефти (нефтепродуктов) должно считаться основанием, достаточным для освобождения исполнителя от ответственности за ненадлежащее исполнение обязательства по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом.

5. В законодательстве Республике Беларусь и международных соглашениях следует закрепить принцип ограниченной ответственности исполнителя за

ненадлежащее исполнение договора доставки нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом.

6. Ответственность в договоре, направленном на оказание услуг по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, может наступать за следующие основные нарушения: нарушение исполнителем условий договора о количестве и качестве подлежащей перемещению нефти (нефтепродуктов); нарушение заказчиком условий договора об оплате услуг по перемещению нефти (нефтепродуктов).

ГЛАВА 4.
РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВОВОГО
РЕГУЛИРОВАНИЯ ОТНОШЕНИЙ ПО ДОСТАВКЕ НЕФТИ
И НЕФТЕПРОДУКТОВ ТРУБОПРОВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ
(КОНВЕНЦИОНАЛЬНЫЙ ПОДХОД НА ПРИМЕРЕ СТРАН ЕВРОПЫ)

§ 1. Общий обзор иностранного законодательства
о трубопроводном транспорте

Иностранное законодательство о трубопроводном транспорте формировалось и развивалось как правило параллельно с созданием системы магистральных нефте- и нефтетрубопроводов. Первый серьезный опыт правового регулирования отношений в области добычи, хранения, переработки и перекачки нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом – это французский опыт. В 1928 г. во Франции появилось законодательство, регулирующее отношения в нефтяной отрасли. Среди других стран Европы эта страна имеет самое большое количество нефтепроводов – 25, в то время как, например, Австрия – 3, Бельгия – 2, Испания – 1, Германия – 6¹¹⁶.

В тех странах, где имеются магистральные нефте- и/или нефтепродуктопроводы, а трубопроводный транспорт оформился в самостоятельную отрасль экономики основным регулятором трубопроводной отрасли стали законы о трубопроводах. Такие законы приняты в Великобритании, Швейцарии, Франции, Польше, Украине и др. странах.

Законы, направленные на регулирование более широкого круга отношений во всей нефтяной отрасли (добыча, хранение, переработка, перекачка нефти) характерны для неевропейских стран. Так, в Иране в 1974 г. принят Закон “О нефти”, а в этом же году принят Закон “О развитии нефтяной отрасли” в Малайзии.

Особое место среди зарубежных источников занимает законодательство Канады. Эта страна, имеющая одну из самых развитых и протяженных систем магистральных трубопроводов в мире (196 000 км.)¹¹⁷, имеет и богатый опыт правового регулирования деятельности трубопроводного транспорта. В 1949 г. был принят федеральный Закон “О трубопроводах”, а в 1980 г. – Закон провинции Альберта “О трубопроводах” (в редакции 1991 года).

В целом для иностранного законодательства характерно отсутствие специальных норм по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом. Законодательство о трубопроводном транспорте определяет лишь по-

рядок и условия создания и деятельности предприятий, эксплуатирующих магистральные трубопроводы, вопросы доступа к системам магистральных трубопроводов, их ремонта и эксплуатации, а также ответственности за вред, причиненный деятельностью магистральных трубопроводов.

Характерным примером может служить Закон провинции Альберта (Канада) “О трубопроводах” в редакции 1991 года.

Законодательство провинции Альберта, регулирующее отношения, возникающие в связи с добычей полезных ископаемых и прежде всего нефти и природного газа, приобретением разрешений, лицензий и прав на аренду нефтегазоносных участков, осуществлением права собственности на нефть и газ, перемещением нефти по трубопроводам, включает в себя такие законодательные акты, как Закон “О горнодобывающей промышленности и минеральных ресурсах”, Закон “Об охране нефти и газа”, Закон “Об охране нефтяных песков”, Закон “Об общественных землях”, Закон “О правах на поверхность”, Закон “О Metiz – поселениях”, Закон “О сельском газоснабжении”, Закон “Об отказе от прав для целей трубопровода”, Закон “О трубопроводах”, Закон “О правах на землю”, Закон “О поселениях”, Правила заключения соглашений по нефти и газу и другие законодательные акты.

Нормы права, содержащиеся в этих законодательных актах, образуют собой целостную и стройную систему, обеспечивающую высокую эффективность правового регулирования рассматриваемых отношений, и в частности, отношений по перемещению нефти по трубопроводам. Несомненно, что причиной создания эффективной системы законодательных актов в области ресурсопользования и перемещения нефти и газа послужил достаточно высокий уровень развития самих отношений ресурсопользования, наличие больших запасов полезных ископаемых, а также характер отношений собственности. В провинции Альберта в собственности и под управлением правительства провинции находится более 80 % из 66 млн. га, содержащих полезные ископаемые земель. Права собственности на остальные земли (территории специальных парков, индейские резервации) принадлежат федеральному правительству и частным лицам¹¹⁸.

Закон провинции Альберта “О трубопроводах” (La loi tuyanteri или Pipelines Act) – это законодательный акт провинции Альберта 1980 года с дополнениями (июль 1991 года). Закон “О трубопроводах” (в дальнейшем Закон) определяет порядок получения разрешений, лицензий на строительство и эксплуатацию трубопроводов, порядок продажи, лизинга или смены оператора трубопровода, правила проведения ремонтных работ, а также содержит нормы, опре-

деляющие порядок и условия ответственности за нарушение правил строительства и эксплуатации трубопроводов.

Закон состоит из вводной части (Le chapitre P-8), отдельных восьми частей, а также заключительной части, которые включают в себя разделы, подразделы и подпункты.

В вводной части перечисляются используемые в тексте Закона термины и дается их разъяснение. Например, в соответствии с подпунктом “S” раздела 1, “трубопровод” означает трубу, применяемую для транспортировки вещества или комбинации веществ, включает также специальные установки, связанные с трубой. Согласно подпункту “g” этого же раздела “установка” означает любой вид оборудования, механизм, аппарат, техническое средство или инструмент, связанные с работой трубопровода, а также любое здание или конструкция, которые вмещают и защищают все это оборудование, механизмы и др. Однако в понятие “установка” не включается нефте- и газопереработка, распределение и производство.

Значение отдельных терминов применительно к Закону дается в том значении, в каком эти термины используются в других законодательных актах. Так, в соответствии с подпунктами “f” и “i” подраздела 1, термин “автомагистраль” означает основную автомагистраль в пределах значения Закона “О развитии общественных автомагистралей”.

По своему объему вводная часть занимает лишь незначительное место в общем тексте Закона, состоит из 1 раздела, 2 подразделов и 52 подпунктов.

Часть 1 “Применение Закона” состоит из 1 раздела и 8 подпунктов. Здесь содержится правило, в соответствии с которым Закон применяется ко всем трубопроводам в провинции Альберта, исключая трубопроводы, расположенные полностью в пределах собственности объекта нефте- газопереработки, объекта переработки угля, объектов распределения или производства, а также трубопровод, имеющий действующий сертификат или специальное указание, выводящее трубопровод из под сертификации. Действие Закона не распространяется также на трубопровод, транспортирующий газ или нефть для применения их в качестве топлива из резервуара, который расположен в пределах территории потребителя, и установок, связанных с трубой, а также на трубопровод, имеющий специальный котел, сосуд высокого давления или трубопроводную систему высокого давления в пределах Закона “О нормах безопасности”.

Во второй части Закона “регулирование” содержится указание на права Коллегии охраны энергетических ресурсов (в дальнейшем Коллегия), вытекающие из содержания Закона и направленные на реализацию норм права, регулирующих рассматриваемые отношения, в т.ч. отношения, возникающие в

связи с представлением заявки на получение лицензии, дающей право эксплуатировать трубопровод. Эта часть состоит из 1 раздела (второй раздел отменен), 2 подразделов и 33 подпунктов.

В части 3 “Права и обязанности Коллегии” перечисляется перечень вопросов, которые должны стать предметом рассмотрения Коллегией, когда такое рассмотрение инициировано заместителем губернатора провинции Альберта в Исполнительном Совете или по собственной инициативе Коллегии. В этой же части перечисляются права членов Коллегии. Например, в соответствии с подпунктом “в” раздела 6 член Коллегии имеет право доступа на любую землю, которую он должен пересечь для доступа к трубопроводу, установке или контролируемой зоне. Часть 3 состоит из 2 разделов, 3 подразделов и 2 подпунктов.

Часть 4 “разрешения и лицензии”. Эта часть включает в себя 24 раздела, 32 подраздела и 42 подпункта. Здесь закреплены порядок выдачи лицензии на строительство трубопровода и права Коллегии при принятии решения о выдаче лицензии. Подробное ознакомление с этой частью Закона позволяет сделать вывод о достаточно широких правах Коллегии. Задачи Коллегии не ограничиваются формальной процедурой регистрации и рассмотрения заявок на лицензию. Коллегия наделена правами, позволяющими ей активно воздействовать и на сам процесс проектирования и строительства трубопровода. В частности, согласно подпунктам “а” и “в” раздела 15 Коллегия в своем разрешении вправе предписать расположение и направление трассы трубопровода так детально, как она посчитает нужным, равно как и соотношение границ отвода к трубопроводу или любой его части.

В разделе 27 части 4 Закона перечислены случаи, исключающие возможность получения или владения лицензией корпорацией, в т.ч. когда корпорация: не зарегистрирована в соответствии с Законом “О компаниях”; не является ассоциацией в пределах значения Закона “О Кооперативной Ассоциации” или Закона “О сельских объектах”; не обладает правами юридического лица в соответствии с Законом провинции Альберта и не согласована Коллегией как компания, которая может получать лицензию или владеть лицензией в установленном порядке; не зарегистрирована в соответствии с Законом “О ссудах и фондах корпораций”; не имеет лицензии в соответствии с Законом “О страховании”; не обладает правами юридического лица в соответствии с Законом “О банках”.

На последствия нарушения установленного порядка строительства и эксплуатации трубопровода указано в части 5 “Приостановка и отмена”. Согласно подпункту “b” подраздела 1 раздела 29 Коллегия или ее представитель может

выдать предписание на приостановку строительства или эксплуатации трубопровода или вмешательства в грунт. При выдаче подобного предписания представитель Коллегии должен в возможно короткий срок сообщить Коллегии и желательно в письменном виде разрешенному (лицо, которое владеет разрешением на строительство трубопровода), лицензенту (держатель лицензии на право эксплуатации трубопровода) или лицу, ответственному за вмешательство в грунт с объяснениями оснований своих действий. При этом, в соответствии с подразделом 2 раздела 31 в случае отмены или приостановки действия разрешения или лицензии не может выполняться строительство, или производиться перекачка по трубопроводу нефти. Часть 5 включает в себя 4 раздела, 9 подразделов и 17 подпунктов.

В части 6 “Общие положения” закрепляются обязанности разрешента, лицензента в связи с реализацией ими своих прав по разрешению, лицензии, а также содержится указание на права Коллегии в случае невыполнения разрешентом, лицензентом возложенных на них обязанностей. Так, в соответствии с подпунктом “а” раздела 32 лицензент не должен приостанавливать нормальную работу трубопровода за исключением аварийных ситуаций, или для проведения ремонтных работ, технического обслуживания или в соответствии с регламентом работы трубопровода. Когда Коллегия реализует свое право давать указание об изменении или перекладке трубопровода, установке дополнительного или другого оборудования на трубопровод, возведении ограждений или обеспечении других мер защиты в пределах контролируемой зоны, Коллегия не вправе решать вопрос о том, кто и кому должен оплатить стоимость работ и материалов.

Значительное место в части 6 отведено регулированию отношений, возникающих в связи с ненадлежащей эксплуатацией трубопроводов, авариями на трубопроводах и устранением их последствий. Эта часть состоит из 20 разделов, 30 подразделов и 16 подпунктов.

Часть 7 “Использование и приобретение земель” состоит из 14 разделов, 13 подразделов и 13 подпунктов. В этой части внимание уделяется особенностям использования земель, по которым пролегают трубопроводы. Нормы, содержащиеся в части 7, направлены также на защиту прав третьих лиц и самого государства, когда нарушение этих прав произошло вследствие строительства или эксплуатации трубопровода. В соответствии с разделом 45 разрешент или лицензент должны незамедлительно устранить повреждение, причиненное любой конструкции, другому трубопроводу, частному или общественному объекту, если такое повреждение произошло во время строительства или эксплуатации трубопровода. Иное может быть оговорено с владельцем конструкции, тру-

бопровода или иного объекта. Раздел 46 запрещает без согласования Коллегии прокладывать трубопровод под используемым зданием, зданием, которое может быть использовано в качестве общественного здания, жилого здания, офиса, магазина или мастерской.

Часть 8 “Прочее” состоит из 3 разделов, 6 подразделов и 10 подпунктов. Здесь говорится об ответственности виновных в нарушении Закона, в т.ч. правил строительства и эксплуатации трубопроводов. В частности, лицо, которое признано виновным в нарушении Закона, может быть подвергнуто штрафу в размере 10 000 долларов за первый день, когда нарушение произошло, и не более 2 500 долларов за каждый последующий день на весь срок продолжения нарушения. Штраф в таком размере предусмотрен для корпораций. Частное лицо может быть подвергнуто штрафу в размере 5 000 долларов за первый день нарушения и не более 2 500 долларов за каждый последующий день на весь срок продолжения нарушения. При этом частное лицо, которое отказывается платить штраф за продолжающееся нарушение, подлежит заключению в тюрьму на срок, не превышающий 6 месяцев.

Заключительная часть Закона структурно отличается от основного текста и состоит из специальных норм и правил, обособленных от основного текста в виде самостоятельных разделов. Эти нормы и правила определяют порядок строительства и испытания трубопроводов, ввода трубопроводов в эксплуатацию, воздействия на грунт, а также порядок защиты людей и собственности. Здесь широко применяются специальные технические термины и понятия и делаются ссылки на действующие стандарты и технические условия. Так, в соответствии с разделом 15 термопластичные трубы и фиттинги, применяемые для соединения термопластичных труб, независимо от того, присоединяются ли к другой термопластичной трубе или трубе, изготовленной из другого материала, должны иметь сертификаты Канадской Ассоциации Стандартов. Согласно разделу 6 минимальные требования для проектирования, строительства, испытаний, эксплуатации, технического обслуживания и ремонта трубопроводов должны соответствовать стандартам CAN/CSA Z 183 нефтепроводные системы, CAN/CSA Z 184 газопроводные системы или CSA Z 189 алюминиевые системы трубопроводов в той мере, в которой эти стандарты не соответствуют требованиям Закона.

В отдельном разделе Закона регулируются вопросы, касающиеся осуществления платежей по заявкам на разрешения, лицензии.

Таким образом, Закон “О трубопроводах” является основным, хотя и не единственным законодательным актом, направленным на регулирование отношений по строительству, эксплуатации и перемещению нефти по трубопрово-

дам, пролегающим по территории провинции Альберта. Его эффективность как правового регулятора обуславливается взаимозависимостью и связью правовых установлений, содержащихся в различных законодательных актах провинции Альберта и федеральных законах.

Первостепенное значение для обеспечения эксплуатации магистральных нефте- и нефтепродуктопроводов имеют технические правила. Например, в Германии технические правила на основе системы ALTOBIS, позволяющей обеспечить соблюдение всех технологических параметров перекачки нефти, в т.ч. контроль температурного режима, вязкость, давление и др. показатели.

Таким образом, законодательство о трубопроводном транспорте большинства стран развивается в направлении юридического закрепления объективно сложившихся экономических отношений в области добычи, хранения, переработки и перекачки нефти и нефтепродуктов. Однако отношения по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, как правило, не урегулированы специальным законодательством, и можно лишь говорить о заключении этих отношений в форму гражданско-правового договора, направленного на выполнение работ, оказание услуг. Следует также отметить, что в иностранной юридической литературе вопрос о правовой природе и характеристике правового регулирования отношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом остается малоисследованным.

§ 2. Проблемы международного правового регулирования отношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом и предпосылки для реализации конвенционального подхода по их решению

Оказание транспортных услуг по перемещению грузов является одной из сфер экономической деятельности, позволяющей обеспечить выполнение договорных обязательств по купле-продаже.

Когда эти обязательства осложнены иностранным элементом, особое значение имеет характер и содержание международного правового регулирования. Свободное перемещение товара и свобода оказания услуг – важнейшее из основных свобод внутреннего рынка Европейского Сообщества. По мнению К.Черк (Австрия) функционирование внутреннего рынка предполагает устранение торговых ограничений, вызванных различными предписаниями национального законодательства, либо путем гармонизации таких предписаний, либо путем выработки технических требований на уровне Сообщества. Гармонизация законодательства стран – членов Сообщества распространяется и на такие важнейшие области как энергетическое и транспортное право¹¹⁹. Не случайно

оживление унификационного процесса в Европе побудило Комиссию Европейского Сообщества начать в 1989 г. разработку Европейского Гражданского Кодекса¹²⁰. Процесс же создания нового международного торгового права (*lex mercatoria*) тесно сочетается с модернизацией юридических текстов в области транспортного права. В качестве примера можно привести Конвенцию о договоре международной перевозки грузов 1956 г. Эта Конвенция действует во всех государствах – членах ЕС и в большинстве других стран европейского континента. Она стала частью европейского договорного права. Но ее содержание устарело: вопреки основному принципу свободы договоров она запрещает сторонам модифицировать ее нормы при заключении контрактов. Императивный характер этих норм можно объяснить только тесной зарегулированностью транспортного сектора экономики 1950 – 1960-х годов¹²¹.

В международном праве достаточно много внимания уделяется правовому регулированию отношений по перемещению грузов автомобильным, железнодорожным, воздушным и морским транспортом. Особая роль здесь отводится транспортным конвенциям, к которым по обыкновению присоединяется большое число стран. В области международного правового регулирования отношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом основным правовым регулятором остаются двусторонние закрытые соглашения. Между тем, трубопроводный транспорт стал развиваться практически одновременно с транспортом железнодорожным (1-я половина XIX века), а суммарная протяженность трубопроводов во всем мире составляет более 1,6 млн. км¹²². В настоящее время сложилась технологически единая система большинства магистральных трубопроводов Европейского Сообщества в которую входят такие крупные нефтепроводы как Южноевропейский (SEPL), Трансальпийский (TAL), Центральноевропейский (CEL), охватывающие территорию Франции, Швейцарии, Германии, Австрии, Италии и других стран. Работа европейских магистральных трубопроводов уже длительное время регламентирована едиными техническими нормами и правилами, например такими, как TREL и SCADA. В качестве рекомендуемых к использованию в системе магистральных трубопроводов стран Европейского Сообщества есть и унифицированные технологические разработки: ультразвуковые расходомеры VFM 400, VFM 500, VFM 600 (т); приборы измерения уровня и раздела фаз BM-100, BM-70 A, LS 300/LS 3000; датчики измерения расхода IFS 4000/IFS 4005 и др.

Унификация технологических норм и правил эксплуатации магистральных трубопроводов, пролегающих по территории стран – участниц Европейского Сообщества, осуществляемая в едином русле интегрирования внутригосударственных транспортных систем в общеевропейскую, а с другой стороны,

формирование европейского частного права создают условия для выработки общих начал и принципов правового регулирования деятельности магистральных трубопроводов Европейского Сообщества. Одним из первоначальных шагов в этой области стало Соглашение 1964 г., закрепившее интересы Великобритании, Бельгии, Нидерландов, Норвегии, Германии и Швеции в связи с обнаружением в шельфе Северного моря больших запасов нефти (17 млрд. т.) и необходимостью ее доставки по магистральным нефтепроводам в места промышленной переработки¹²³. При этом в данном Соглашении был учтен опыт Конвенции ООН о континентальном шельфе 1958 г., разрешившей прибрежным государствам прокладывать подводные трубопроводы на континентальном шельфе¹²⁴.

Практика заключения двусторонних соглашений в области доставки нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом первоначально формировалась в условиях относительной самостоятельности национальных экономик и самостоятельности внешней политики, проводимой правительствами европейских стран. Однако такие соглашения с ограниченным числом участников уже не могут обеспечить интеграцию магистральных трубопроводов стран-участниц Европейского Сообщества. Практика их заключения противоречит процессу гармонизации законодательства Европейского Сообщества, т. к. предписания и гармонизация законодательства Европейского Сообщества являются одним из важнейших средств объединения в рамках внутреннего рынка. Основное внимание здесь уделяется устранению торговых ограничений технического характера, например, согласованию технических норм¹²⁵.

Объективные предпосылки интегрирования магистральных трубопроводов стран – участниц Европейского Сообщества в технологически единую систему заложены и в процессе создания европейского акционерного общества (SE) как новой наднациональной формы предприятия в Европейском Сообществе. Именно акционерные общества в большинстве стран ЕС являются организациями, осуществляющими эксплуатацию и управление магистральными трубопроводами. Именно сейчас, как указывает немецкий юрист В. Мюллер-Хушке, создались реальные условия для создания *Societas Europaea* (SE) как единой наднациональной формы предприятия, которая по возможности должна заменить различные национальные акционерные общества в странах – членах ЕС¹²⁶.

Следует все же признать, что определяющим в процессе интеграции магистральных трубопроводов является унификация технических норм и правил эксплуатации магистральных трубопроводов. Технологическое единство магистральных трубопроводов создает условие для юридического оформления объ-

единенных технологических процессов. Именно по этой схеме развивалась система Транснациональных трубопроводов (TAL), когда в 1970 г. к основному трубопроводу был подключен отвод Адриатика – Вена, по которому нефть поступает на нефтеперерабатывающие заводы в Швехате и Вене¹²⁷.

В техническом плане перспективными могут оказаться прогнозы интегрирования системы магистральных трубопроводов “Дружба”, проходящих с территории Российской Федерации через территорию Республики Беларусь, с системой магистральных трубопроводов “Адрия” (Словакия), с юридическим оформлением в виде многостороннего международного Соглашения с участием Беларуси, России, Украины, Словакии, Венгрии и Хорватии.

Вместе с тем, преобладающие в международной практике соглашения с ограниченным числом участников не решают главной проблемы – проблемы юридической разобщенности региональных магистральных нефте- и нефтепродуктопроводов. Это разобщает практику эксплуатации тождественных систем магистральных трубопроводов, в экономическом плане увеличиваются затраты на транспортировку грузов за счет вынужденного использования более дорогих видов транспорта (автомобильный, железнодорожный, воздушный, водный) и затрудняет исполнение обязательств, осложненных иностранным элементом.

Более перспективным с точки зрения качества международного правового регулирования отношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом следует считать многостороннюю, универсальную, региональную конвенцию, рассчитанную на участие всех европейских государств, на территории которых эксплуатируются магистральные трубопроводы.

§ 3. Международная конвенция в области доставки нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом как одна из форм кодификации международного частного права

Основой конвенции в области доставки нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом следует считать международные двусторонние и многосторонние соглашения между странами – членами Европейского Сообщества, а также международные соглашения по перемещению нефти (нефтепродуктов) магистральными трубопроводами с участием Республики Беларусь и Российской Федерации.

Представляется, что конвенция в области доставки нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом в соответствии с доктриной международного права, положениями Венской Конвенции о праве международных договоров (1969 г.) и Венской Конвенции о праве договоров между государствами и меж-

дународными организациями или международными организациями (1986 г.) – это регулируемое международным правом универсальное, многостороннее, региональное соглашение, заключенное государствами и другими субъектами международного права в письменной форме, независимо от того, содержится ли такое соглашение в одном, двух или нескольких связанных между собой документах, а также независимо от его конкретного наименования.

Объектом конвенции в области доставки нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом должны стать отношения субъектов международного права по поводу доставки нефти (нефтепродуктов) по системе магистральных нефте- и нефтепродуктопроводов. Рассматривая отношения по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, опосредованные международными соглашениями как объект международного права в целом, следует признать эти отношения и в качестве возможного объекта рассматриваемой конвенции. Представляется, что объект данной конвенции сформируют положения, касающиеся правовых установлений внутреннего законодательства договаривающихся сторон, исключающие неблагоприятное воздействие на трубопроводный транспорт таких факторов, как деятельность других видов транспорта, сельскохозяйственное производство, промышленные и военные объекты, АЭС, национальные парки (заповедники) и т.д. В объект конвенции должны войти положения о страховании гражданской ответственности владельцев предприятий, оказывающих услуги по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, положения о правовом режиме в особых условиях эксплуатации магистральных трубопроводов (технологические аварии, военные действия, радиационное загрязнение, забастовка и т.п.), положения об экологической безопасности при эксплуатации магистральных трубопроводов, об условиях и характере ответственности за причинение вреда деятельностью трубопроводного транспорта, положения о надзоре и контроле в области деятельности трубопроводного транспорта, положения о международных договорах и др. положения.

Под целью международной конвенции в области трубопроводного транспорта следует понимать необходимость эффективного и безопасного использования европейских систем магистральных трубопроводов, систем хранения и переработки нефти, формирование единого рынка нефти.

Основным принципом, используемым для определения субъективного состава конвенции, может считаться принцип “территориальности”, в соответствии с которым в конвенции участвуют субъекты международного права – государства, на территории которых проходят системы магистральных нефте- и нефтепродуктопроводов. В данном случае юридически безразличными будут

положения *Sua res nemini servit* (своя вещь никому не служит) и общие категории вещного права, поскольку обязательства, вытекающие из конвенции, будут возлагаться на ее участников в силу фактического, а не юридического овладения вещью (магистральными трубопроводами). Данный вывод важен прежде всего с точки зрения восприятия трубопроводного транспорта как источника, создающего повышенную опасность для окружающих. Решение же о строительстве магистральных трубопроводов на территории государства, а тем более разрешение использовать свою территорию для прокладки магистральных трубопроводов – это решение, принимаемое как в сфере внутренней, так и внешней политики любого государства. Поэтому лишь государство как субъект международного права может обеспечить осуществление политики, основанной на тех принципах и началах, которые положены в основу конвенции в области трубопроводного транспорта.

Характеризуя рассматриваемую конвенцию в классификационном ряду международных договоров, следует отнести ее к числу многосторонних универсальных договоров, рассчитанную на участие всех европейских стран, по территории которых проходят магистральные нефте- и нефтепродуктопроводы. По своему назначению данная конвенция должна быть открытой, однако для этого требуется четкое закрепление тех требований, при соблюдении которых та или иная страна может участвовать в конвенции.

Следует отметить, что существующий ныне пробел в международном правовом регулировании отношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом не может быть восполнен действием международной энергетической Конвенции, т.к. ее общие положения никоим образом не касаются частностей и существа правоотношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом. То обстоятельство, что с точки зрения экономики нефть, среди прочих ресурсов, относится к группе энергоносителей, не должно влиять на правовую характеристику отношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, в основу которой должны быть положены правовые, а не экономические критерии.

В заключении можно сделать вывод о том, что усиливающаяся в последние годы интеграция европейских стран в области политики, экономики, права охватывает все новые сферы и стороны общественных отношений. Не должны здесь стать исключением и отношения по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

1. В соответствии с п. 2 ст. 519 ГК Республики Беларусь к отношениям, связанным со снабжением через присоединенную сеть газом, нефтью и нефтепродуктами, водой и другими товарами, правила о договоре энергоснабжения (статьи 510–518) применяются, если иное не установлено законодательством или не вытекает из существа обязательства. Однако, правовая природа правоотношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом не позволяет идентифицировать эти отношения как правоотношения по снабжению от присоединенной сети. Среди иных важных отличий основным отличием правоотношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом от правоотношений энергоснабжения является различие в предмете договора, опосредующего эти правоотношения, а именно: в первом случае предмет договора – это услуги по перемещению нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, во втором – электро- и теплоэнергия как товар (договор энергоснабжения – вид договора купли-продажи). Поэтому правила о договоре энергоснабжения (статьи 510–518 ГК) к отношениям по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом применяться не могут.

2. После распада Союза ССР, по территории которого проходили магистральные нефте- и нефтепродуктопроводы, а вся технологически единая система магистральных трубопроводов в основном ограничивалась территорией СССР, как единого государства, субъекта международного права, значительная часть магистральных трубопроводов оказалась на территории бывших союзных республик, а ныне – суверенных государств, самостоятельных субъектов международного права. Таким образом, магистральные трубопроводы попали в правовое пространство этих государств, в том числе и Республики Беларусь, которые уже формировали свое национальное законодательство, а также законодательство по трубопроводному транспорту. Поэтому общее направление и характер правового регулирования обязательств, направленных на доставку нефти (нефтепродуктов) магистральными трубопроводами по территории сопредельных государств, определяются п. 1 ст. 1093 ГК Республики Беларусь, в соответствии с которым право, подлежащее применению к гражданско-правовым отношениям с участием иностранных граждан или иностранных юридических лиц, либо осложненных иным иностранным элементом, определяется на основании Конституции Республики Беларусь, Гражданского кодекса, иных законодательных актов, международных договоров Республики Беларусь и не противоречащих законодательству Республики Беларусь международных обычаев.

3. Содержание обязательства по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом по территории сопредельных государств определяется характером правового регулирования рассматриваемых правоотношений. Их основным регулятором являются специальные международные соглашения с участием Республики Беларусь. Объектом правового регулирования этих соглашений являются основные принципы и условия взаимоотношений в области перемещения нефти (нефтепродуктов) магистральными трубопроводами, проведение согласованной политики в области транзита нефти (нефтепродуктов) магистральными трубопроводами.

4. Закон Республики Беларусь “О магистральном трубопроводном транспорте“ в принятой редакции не может обеспечить необходимый уровень правового регулирования отношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом и требует внесения в него изменений и дополнений.

На основании статьи 1 Закона Республики Беларусь “О применении на территории Республики Беларусь законодательства СССР“ следует руководствоваться актами законодательства СССР в случаях, когда отношения по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом не урегулированы законодательством Республики Беларусь. Законодательством Российской Федерации следует руководствоваться в тех случаях, когда это предусмотрено международными соглашениями с участием Республики Беларусь.

5. Основными нормативными правовыми актами в трубопроводной отрасли являются технические правила и нормы, которые призваны решать главным образом технические задачи, но которые не могут на своем уровне обеспечить правовое регулирование отношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом. Отсюда следует острая необходимость в закреплении правил, обеспечивающих регулирование данных отношений, в законе (Гражданский кодекс, Закон “О магистральном трубопроводном транспорте”) и специальном кодифицированном акте на уровне правил.

6. Правоотношения по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом в силу выраженного существа этих правоотношений опосредуются самостоятельной гражданско-правовой договорной формой, вследствие чего требуют доктринального и законодательного обособления и закрепления в этом качестве.

¹ Дьяченко С.Б. Правовой статус углеводородных ресурсов в недрах // Московский журнал международного права. – 1997. – № 1. – С. 18.

² Parke A. Dickey. Petroleum Development Geology // The encyclopedia americana (international edition). – Grolier incorporated international Headquarters: Danbury. – 1995. – Vol. 21. – P. 828.

- ³ Конопляник А. Рынок нефти в конце 80-х годов: неустойчивое равновесие в условиях структурной перестройки? // Экономическое положение капиталистических и развивающихся стран. – М.: Правда, 1990. – С. 46.
- ⁴ Трубопроводный транспорт: итоги науки и техники. – Т. 4. – М., 1972. – С. 8.
- ⁵ Черняев К.В., Васин Е.С. Разработка научных основ и создание системы безопасной и долговременной эксплуатации магистральных нефтепроводов России // Безопасность и надежность трубопроводного транспорта: Сб. науч. тр. – Вып. 1. – Новополоцк, 2000. – С. 19 – 33.
- ⁶ Материалы XXII съезда КПСС. – М.: Госполитиздат, 1961. – С.373.
- ⁷ Фриман Р.Э., Иванов С.А., Бородавкин П.П. Магистральные трубопроводы. Основные сведения. – М.: Недра, 1976. – С. 3.
- ⁸ Трубопроводный транспорт: БСЭ / Гл. ред. А.М. Прохоров. – 3-е изд. – М.: Советская энциклопедия, 1977. – Т. 26. – С. 156.
- ⁹ Шербина Б.Е. Магистральный трубопроводный транспорт на рубеже 80-х годов. – М.: Недра, 1982. – С.5.
- ¹⁰ Правовые системы стран мира: Энциклопедический справочник / Отв. ред. д-р юрид. наук, проф. А.Я. Сухарев. – М.: НОРМА, 2000. – С.6.
- ¹¹ Давид Р. Основные правовые системы современности / Пер. с фр. и вступ. ст. В.А. Туманова. – М.: Прогресс, 1988. – С.108.
- ¹² Там же. – С. 113.
- ¹³ Основные институты гражданского права зарубежных стран: Сравнительно-правовое исследование / В.В. Залесский, Г.Е. Авилов, М.М. Вильданова и др.; рук. Авт. кол. д-р юрид. наук В.В. Залесский. – М.: НОРМА, 1999. – С. 12.
- ¹⁴ Мейер Д.И. Русское гражданское право: В 2-х ч. Ч. 2. – По исправ. и доп. 8-му изд., 1902. В сер. “Классика российской цивилистики”. – М.: Статут, 1997. –С. 295.
- ¹⁵ Гордон М.В. Лекции по советскому гражданскому праву. Ч. 2. – Харьков: Изд-во Харьковского ун-та, 1960. – С. 85.
- ¹⁶ Кулагин М.И. Предпринимательство и право: опыт Запада. – М.: Дело, 1992. –С. 23.
- ¹⁷ См. Трубопроводный транспорт: БСЭ / Гл. ред. А.М. Прохоров. – 3-е изд. – М.: Советская энциклопедия, 1977. – Т. 26. – С. 156.
- ¹⁸ Шор Л.Д., Банникова С.В. Строительство магистральных трубопроводов в капиталистических странах Европы: Науч.-техн. обзор. – Сер. Проектирование и строительство трубопроводов и газонефтепромысловых сооружений. – М.: ВНИИСТ, 1974. – С. 6.
- ¹⁹ См. Черняев К.В., Васин Е.С. Разработка научных основ и создание системы безопасной и долговременной эксплуатации магистральных нефтепроводов России // Безопасность и надежность трубопроводного транспорта: Сб. науч. тр. – Вып. 1. – Новополоцк, 2000. – С. 20.
- ²⁰ Коновалов И.В. О проблемах безопасной эксплуатации нефтепроводов // Проблемы безопасности и надежности трубопроводного транспорта: Тез. докл. науч.-техн. конф. / Полоцкий гос. ун-т. – Новополоцк, 1999. – С. 6.
- ²¹ См. Черняев К.В., Васин Е.С. Разработка научных основ и создание системы безопасной и долговременной эксплуатации магистральных нефтепроводов России // Безопасность и надежность трубопроводного транспорта: Сб. науч. тр. – Вып. 1. – Новополоцк, 2000. – С. 20.
- ²² См. Коновалов И.В. О проблемах безопасной эксплуатации нефтепроводов // Проблемы безопасности и надежности трубопроводного транспорта: Тез. докл. науч.-техн. конф. / Полоцкий гос. ун-т. – Новополоцк, 1999. – С. 4.
- ²³ Липский В.К., Белорусова Н.Л. Проблемы безопасности в проекте Закона Республики Беларусь “О трубопроводном транспорте” // Проблемы безопасности и надежности трубопроводного транспорта: Тез. докл. II науч.-техн. конф. / Полоцкий гос. ун-т. – Новополоцк, 1999. – С. 152.
- ²⁴ Pipe-lines Act, 1962. London: HMSO Reprinted. – 1995. – P. 66.
- ²⁵ См. Pipe-lines Act, 1962. London: HMSO Reprinted. – 1995. – P. 54.
- ²⁶ Базедов Ю. Возрождение процесса унификации права: европейское договорное право и его элементы // Государство и право. – 2000. – № 2. – С. 65.

- ²⁷ СНГ. Торгово-промышленное законодательство / Сост. О.А. Кубицкая. – М.: Международный центр финансово-экономического развития, 1997. – С. 67.
- ²⁸ Там же. – С. 66.
- ²⁹ Там же. – С. 91.
- ³⁰ Там же. – С. 229.
- ³¹ Там же. – С. 131.
- ³² Хартия Горная государств – участников Содружества Независимых Государств: Совершенно 27.03.97 г. // Бюллетень международных договоров. – 1999. – № 7. – С. 5.
- ³³ О единых мерах нетарифного регулирования: Соглашение между государствами – участниками Таможенного союза от 22 октября 1997 г. // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2000. – № 14. – Ст. 1431.
- ³⁴ О проведении единой структурной промышленной политики: Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Беларусь от 8 сентября 1999 г. // Бюллетень международных договоров. – 2000. – № 2. – С. 53 – 55.
- ³⁵ О создании Союзного государства: Договор между Республикой Беларусь и Российской Федерацией от 8 декабря 1999 г. // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2000. – № 7. – Ст. 786.
- ³⁶ О регулировании цен (тарифов) на продукцию (услуги) в области транспорта, связи, электроэнергетики и газовой промышленности: Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Российской Федерации от 13 апреля 1999 г. // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. – 1999. – № 64, 3/17.
- ³⁷ Об условиях транзита грузов Республики Беларусь с использованием портов и другой транспортной инфраструктуры Латвийской Республики: Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Латвийской Республики от 9 ноября 1999 г. // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. – 2000. – № 84, 3/108.
- ³⁸ Шумилов В.М. Международно-правовое регулирование международных экономических отношений (Вопросы теории и практики) // Государство и право. – 2000. – № 7. – С. 82.
- ³⁹ Code des assurances. – Édition Dallos, 1994. – P. 975.
- ⁴⁰ См. Pipe-lines Act, 1962. London: HMSO Reprinted. – 1995. – P. 66.
- ⁴¹ О взаимодействии при эксплуатации магистральных нефтепродуктопроводов: Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Казахстан от 20 января 1995 г. // Бюллетень международных договоров. – 1999. – № 11. – С. 9 – 11.
- ⁴² О проведении согласованной политики в области транзита нефти и нефтепродуктов по магистральным трубопроводам: Соглашение между государствами – участниками Содружества Независимых Государств от 12 апреля 1996 г. // Ведамасці Вярхоўнага Савета Рэспублікі Беларусь. – 1996. – № 29. – Ст. 537.
- ⁴³ См. Давид Р. Основные правовые системы современности / Пер. с фр. и вступ. ст. В.А. Туманова. – М.: Прогресс, 1988. – С. 204.
- ⁴⁴ Черданцев А.Ф. Теория государства и права: Учеб. для вузов. – М.: Юрайт, 2000. – С. 235.
- ⁴⁵ Правила технической эксплуатации магистральных нефтепродуктопроводов: Утв. Госкомнефтепродуктом СССР 23 июля 1984 г. – М.: Недра, 1988. – 87 с.
- ⁴⁶ Юридический энциклопедический словарь / Т.Е. Абова, А.Б. Альтшулер, М.В. Баглай и др.; гл. ред. А.Я. Сухарев; ред. кол.: М.М. Богуславский, М.И. Козырь, Г.М. Миньковский и др. – М.: Сов. энциклопедия, 1984. – С. 228.
- ⁴⁷ Разработка предложений ко второй редакции научно-технической и производственной программы “Безопасность трубопроводов” (направление – нормативно-техническая документация): Отчет о НИР / Полоцкий гос. ун-т; Рук. В.К. Липский; № ГР 1996103. – Новополоцк, 1995. – С. 3.
- ⁴⁸ Правила технической эксплуатации магистральных нефтепроводов (РД 39-30-114-78): Утв. первым заместителем министра нефтяной промышленности СССР 14 декабря 1978 г. – М.: Недра, 1978. – 159 с.
- ⁴⁹ Основы законодательства Союза ССР и союзных республик. – М.: Юрид. лит., 1983. – 352 с.

- ⁵⁰ Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный) / Г.Е. Авилов, Б.П. Варнавский, А.И. Загянский и др.; Рук. авт. кол. и отв. ред. д-р юрид. наук, проф. О.Н. Садилов. – М.: ИНФРА-М-НОРМА, 1996. – С. 122.
- ⁵¹ Гражданское право: Учеб. В 2-х ч. Ч. 2 / Е.Ю. Валявина, Н.П. Василевская, Н.Д. Егоров и др.; под. ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. – М.: Проспект, 1997. – С. 508.
- ⁵² Филиппова М.К. Договор снабжения электрической и тепловой энергией: вопросы правового регулирования // Журнал российского права. – 1998. – №10/11. – С. 156.
- ⁵³ Эннекцерус Л. Курс германского гражданского права. Полутом 2: Ведение и общая часть. / Пер. с 13-го нем. изд. проф. И.Б. Новицкого, канд. юрид. наук Г.Н. Поленской, В.А. Альтшулера; под ред., с предисл. и замечаниями проф. Д.М. Генкина и проф. И.Б. Новицкого. – М.: Изд-во иностранной лит., 1950. – С. 12.
- ⁵⁴ Сейнаров Б. Договор энергоснабжения // Прил. к журн. Хозяйство и право (Правовые проблемы энергоснабжения: теория и практика). – 2000. – № 5. – С. 3.
- ⁵⁵ Шонасурдинов Н. Правовое обеспечение экономии и рационального использования электрической и тепловой энергии: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Свердловский юрид. ин-т – Свердловск, 1989. – С. 11.
- ⁵⁶ См. Гражданское право: Учеб. В 2-х ч. Ч. 2 / Е.Ю. Валявина, Н.П. Василевская, Н.Д. Егоров и др.; под. ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. – М.: Проспект, 1997. – С. 84.
- ⁵⁷ См. Дьяченко С.Б. Правовой статус углеводородных ресурсов в недрах // Московский журнал международного права. – 1997. – № 1. – С. 18.
- ⁵⁸ Романович А.Н. Транспортные правоотношения. – Минск: Университетское, 1984. – С. 24.
- ⁵⁹ Тарасов М.А. Транспортное право. – Изд-во Ростовского ун-та, 1968. – С. 182.
- ⁶⁰ См. Гордон М.В. Лекции по советскому гражданскому праву. Ч. 2. – Харьков: Изд-во Харьковского ун-та, 1960. – С. 147.
- ⁶¹ Яичков К.К. Договор перевозок и его виды в советском праве // Вопросы советского транспортного права: Сб. ст. / Под. ред. К.К. Яичкова. – М.: Гос. изд-во юрид. лит., 1957. – С. 265.
- ⁶² Тарасов М.А. Договор перевозки. – Изд-во Ростовского ун-та, 1965. – С. 16.
- ⁶³ Ходунов М.Е. Правовое регулирование деятельности транспорта. – М.: Юрид. лит., 1965. – С. 4.
- ⁶⁴ Вердников В.Г., Кабалкин А.Ю. Новые гражданские кодексы союзных республик. – М.: Юрид. лит., 1965. – С. 4.
- ⁶⁵ Садилов Н. Правовое регулирование трубопроводного транспорта в СССР // Изв. высш. учеб. заведений. Правоведение: Изд-во Ленинградского унта. – 1962. – № 2. – С. 137.
- ⁶⁶ См. Романович А.Н. Транспортные правоотношения. – Минск: Университетское, 1984. – С. 24.
- ⁶⁷ См. Гражданское право: Учеб. В 2-х ч. Ч. 2 / Е.Ю. Валявина, Н.П. Василевская, Н.Д. Егоров и др.; под. ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. – М.: Проспект, 1997. – С. 374.
- ⁶⁸ См. Яичков К.К. Договор перевозок и его виды в советском праве // Вопросы советского транспортного права: Сб. ст. / Под. ред. К.К. Яичкова. – М.: Гос. изд-во юрид. лит., 1957. – С. 280.
- ⁶⁹ См. Садилов Н. Правовое регулирование трубопроводного транспорта в СССР // Изв. высш. учеб. заведений. Правоведение: Изд-во Ленинградского унта. – 1962. – № 2. – С. 137.
- ⁷⁰ См. Тарасов М.А. Транспортное право. – Изд-во Ростовского ун-та, 1968. – С.181.
- ⁷¹ Дудников С.И. Правовое регулирование трубопроводного транспорта СССР: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Ростовский гос. ун-т. – Ростов-на-Дону, 1964. – 18 с.
- ⁷² Александров-Дольник М.К. Договоры советского транспортного права: Автореф. дис. ... д-ра юрид. наук / Ин-т государства и права Академии наук СССР. – М., 1963. – С.4.
- ⁷³ Советское гражданское право: Учеб. В 2-х т. Т. 2 / С.А. Верб, Ю.Е. Добрынин, Т.И. Илларионова и др.; под ред. О.А. Красавчикова. – 3-е изд., испр. и доп. – М.: Высш. шк., 1985. – С. 225.
- ⁷⁴ Андреев В.К. Транспортное право: Учеб. пособие. – Калинин, 1977. – С. 39.
- ⁷⁵ Гражданское право БССР: Учеб. Т. 2 / Под ред. В.Ф. Чигира, 1977. – С. 188.

- ⁷⁶ Советское гражданское право: Учеб. В 2-х т. Т. 2 / А.Ю. Кабалкин, М.И. Брагинский, С.В. Занковская и др.; отв. ред. д-р юрид. наук, проф. В.А. Рясенцев. – М.: Юрид. лит., 1965. – С. 175.
- ⁷⁷ Егиазаров В.А. Понятия “транспортирование грузов” и “перевозка грузов” в российском законодательстве // Право и экономика. – 1999. – № 11. – С. 103.
- ⁷⁸ Артемьева Н.М. Понятие договора перевозки в праве буржуазных государств: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Моск. гос. ин-т международных отношений МИД СССР. – М., 1988. – С. 17.
- ⁷⁹ Code civil. – Édition Dallos, 1995. – P. 1235.
- ⁸⁰ См. Pipe-lines Act, 1962. London: HMSO Reprinted. – 1995. – P. 66.
- ⁸¹ Цвайгерт К., Кётц Х. Введение в сравнительное правоведение в сфере частного права: В 2 т. Т. 2. – Пер. с нем. – М.: Международные отношения, 2000. – 512 с.
- ⁸² См. Гражданское право: Учеб. В 2-х ч. Ч. 2 / Е.Ю. Валявина, Н.П. Василевская, Н.Д. Егоров и др.; под. ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. – М.: Проспект, 1997. – С. 542.
- ⁸³ Там же. – С.374.
- ⁸⁴ Мюллер В.К. Новый англо-русский словарь. – 6-е изд. – М.: Рус. яз., 1999. – С. 546.
- ⁸⁵ См. Кулагин М.И. Предпринимательство и право: опыт Запада. – М.: Дело, 1992. – С. 79.
- ⁸⁶ Внешнеэкономическая деятельность: международное частное право и российское законодательство. – М.: Манускрипт, 1997. – С. 661.
- ⁸⁷ Власов Н., Сашин А. Право доступа к объектам трубопроводного транспорта при заключении соглашений о разделе продукции // Нефть, Газ и Право. – 1999. – № 6 (30). – С. 37.
- ⁸⁸ Губин В.Е., Губин В.В. Трубопроводный транспорт нефти и нефтепродуктов. – М.: Недра, 1982. – С. 156.
- ⁸⁹ Годунов В.Н. Гражданско-правовой договор // Промышленно-торговое право. – 1999. – № 7. – С. 130.
- ⁹⁰ Романец Ю.В. Некоторые проблемы квалификации гражданских договоров // Журнал российского права. – 2000. – № 1. – С. 52.
- ⁹¹ Артемьева Н.М. К вопросу о понятии договора перевозки по праву буржуазных государств в условиях усиления вмешательства государства в транспортную отрасль капиталистической экономики // Торгово-экономические связи и вопросы международного частного права: Сб. науч. тр. – М., 1990. – С. 112-125.
- ⁹² См. Конопляник А. Рынок нефти в конце 80-х годов: неустойчивое равновесие в условиях структурной перестройки? // Экономическое положение капиталистических и развивающихся стран. – М.: Правда, 1990. – С. 42.
- ⁹³ См. Губин В.Е., Губин В.В. Трубопроводный транспорт нефти и нефтепродуктов. – М.: Недра, 1982. – С. 3.
- ⁹⁴ Там же. – С. 156.
- ⁹⁵ Чигир В.Ф. Гражданско-правовой договор как юридический факт: понятие и содержание // Проблемы конституционализма: судебно-правовая реформа и совершенствование гражданского, хозяйственного, гражданско-процессуального и хозяйственно-процессуального законодательства: Сб. науч. тр. / Под ред. И.Н. Колядко и В.А. Фадеева. – Минск, 1998. – Вып. 4. – С. 14.
- ⁹⁶ См. Гражданское право: Учеб. В 2-х ч. Ч. 2 / Е.Ю. Валявина, Н.П. Василевская, Н.Д. Егоров и др.; под. ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. – М.: Проспект, 1997. – С. 384.
- ⁹⁷ Курочкин В.В., Мурзаханов Г.Х. Оценка остаточного ресурса нефтепроводов с трещиноподобными дефектами // Безопасность и надежность трубопроводного транспорта: Сб. науч. тр. Вып. 1 / Ред. кол.: В.К. Липский (пред.) и др. – Новополоцк, 2000. – С. 51.
- ⁹⁸ Луць В.В. Основная проблема своевременного заключения и исполнения хозяйственных договоров: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. – Харьковский юрид. ин-т. – Харьков, 1975. – С. 20.
- ⁹⁹ Советское и иностранное гражданское право (Проблемы взаимодействия и развития) / В.В. Безбах (СССР), Г. Блейн (ГДР), В. Кнапп (ЧССР) и др. – М.: Наука, 1989. – С. 248.

- ¹⁰⁰ Бурса Н.П., Ляндрес В.Б. Претензии и иски к транспортным организациям. – М.: Юрид. лит., 1985. – С. 133.
- ¹⁰¹ Собчак А.А. О механизме гражданско-правовой ответственности: Ученые записки Тартуского гос. ун-та. – Вып. 765. О роли юридической ответственности в условиях ускорения социально-экономического развития: Труды по правоведению (на русском языке). – Тарту, 1987. – С. 55 – 112.
- ¹⁰² Матвеев Г.К. Основания гражданско-правовой ответственности. – М.: Юрид. лит., 1970. – 312 с.
- ¹⁰³ Тархов В.А. Ответственность по советскому гражданскому праву. – Саратов: Изд-во Саратовского ун-та, 1973. – 456 с.
- ¹⁰⁴ Черданцев А.Ф., Кожевников С.Н. О понятии и содержании юридической ответственности // Правоведение. – 1976. – № 5. – С. 39 – 48.
- ¹⁰⁵ Грибанов В.П., Ем В.С. Гражданско-правовые обязанности: содержание и факторы, его определяющие // Вестн. Моск. ун-та. Сер. 11. Право. – 1984. – № 6. – С. 3 – 10.
- ¹⁰⁶ Качество продукции: Экономический словарь / Под ред. Т.Н. Калиновской. – М.: Экономика, 1990. – С. 37.
- ¹⁰⁷ Савичев Г.П. Проблемы эффективности законодательства в транспортных обязательствах. – М.: Изд-во МГУ, 1979. – 152 с.
- ¹⁰⁸ Ермаченкова О.И. Институт ограничения ответственности судовладельца в международном морском частном праве // Вестн. Моск. ун-та. Сер. 11. Право. – 1985. – № 6. – С. 56 – 63.
- ¹⁰⁹ См. Тарасов М.А. Транспортное право. – Изд-во Ростовского ун-та, 1968. – С. 179.
- ¹¹⁰ См. Гордон М.В. Лекции по советскому гражданскому праву. Ч. 2. – Харьков: Изд-во Харьковского ун-та, 1960. – С. 149.
- ¹¹¹ См. Трубопроводный транспорт: итоги науки и техники. – Т. 4. – М., 1972. – С. 34.
- ¹¹² См. Черняев К.В., Васин Е.С. Разработка научных основ и создание системы безопасной и долговременной эксплуатации магистральных нефтепроводов России // Безопасность и надежность трубопроводного транспорта: Сб. науч. тр. – Вып. 1. – Новополюк, 2000. – С. 12.
- ¹¹³ См. Трубопроводный транспорт: итоги науки и техники. – Т. 4. – М., 1972. – С. 34.
- ¹¹⁴ Езерская С.И., Клейн Н.И., Шор Л.М. Комментарий к Положениям о поставках продукции и товаров. – М.: Юрид. лит., 1984. – 384 С. 309.
- ¹¹⁵ Гражданское право: Учеб. В 2-х ч. Ч. 1 / Н.Д. Егоров, И.В. Елисеев, А.А. Иванов и др.; под ред А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. – М.: Изд-во ТЕИС, 1996. – С. 508.
- ¹¹⁶ См. Шор Л.Д., Банникова С.В. Строительство магистральных трубопроводов в капиталистических странах Европы: Науч.-техн. обзор. – Сер. Проектирование и строительство трубопроводов и газонефтепромысловых сооружений. – М.: ВНИИСТ, 1974. – С. 11-13.
- ¹¹⁷ Ryan J.T. Pipeline // The canadian encyclopedia. – Hurtig Publishers. – Edmonton. – 1985. – Vol. 3. – P. 1418.
- ¹¹⁸ Лукас А.Р. Права собственности на нефть и газ в провинции Альберта // Нефть, Газ и Право. – 1998. – № 6 (24). – С. 35.
- ¹¹⁹ Черк К. Введение в хозяйственное право Европы // Основы хозяйственного и торгового права Германии и Австрии: Сб. докладов на семинаре, проведенном в рамках Темпус-проекта в г. Минске 5-12 сентября 1999 г. – Минск, 2000. – С. 31.
- ¹²⁰ См. Базедов Ю. Возрождение процесса унификации права: европейское договорное право и его элементы // Государство и право. – 2000. – № 2. – С. 67.
- ¹²¹ Там же. – С. 68.
- ¹²² См. Трубопроводный транспорт: итоги науки и техники. – Т. 4. – М., 1972. – С. 8.
- ¹²³ См. Шор Л.Д., Банникова С.В. Строительство магистральных трубопроводов в капиталистических странах Европы: Науч.-техн. обзор. – Сер. Проектирование и строительство трубопроводов и газонефтепромысловых сооружений. – М.: ВНИИСТ, 1974. – С. 6.
- ¹²⁴ Международное право: Учебник / Б.М. Ашавский, К.Г. Борисов, В.Г. Бояршинов и др.; Отв. ред. Ю.М. Колосов, В.И. Кузнецов. – М.: Междунар. отношения, 1999. С. 481.

-
- ¹²⁵ См. Черк К. Введение в хозяйственное право Европы // Основы хозяйственного и торгового права Германии и Австрии: Сб. докладов на семинаре, проведенном в рамках Темпус-проекта в г. Минске 5-12 сентября 1999 г. – Минск, 2000. – С. 32-33.
- ¹²⁶ Мюллер-Хушке В. Европейское акционерное общество как новая наднациональная форма предприятия в ЕС // Отдельные проблемы хозяйственного права Германии и Австрии: Сб. докладов на семинаре, проведенном в рамках Темпус-проекта в г. Минске 2-9 сентября 2001 г. – Минск, 2001 г. – С. 213.
- ¹²⁷ См. Шор Л.Д., Банникова С.В. Строительство магистральных трубопроводов в капиталистических странах Европы: Науч.-техн. обзор. – Сер. Проектирование и строительство трубопроводов и газонефтепромысловых сооружений. – М.: ВНИИСТ, 1974. – С. 10.

Научное издание
Богоненко Владимир Антонович

Правовое регулирование доставки нефти
и нефтепродуктов трубопроводным транспортом

В авторской редакции

Технический редактор А. Э. Цибульская

Корректор Г.А. Тарасова

Компьютерная верстка Р.Н. Авласенок

Подписано в печать 01.07.02

Формат 60x84 1/16 Гарнитура Таймс Печать офсетная

Усл.- печ. л. 5,8 Уч.- изд. л. 5,6 Тираж 250 Зак.