

УДК 347.6

**ПРОБЛЕМЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОТНОШЕНИЙ
ПО ДОСТАВКЕ НЕФТИ ТРУБОПРОВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ***канд. юр. наук В.А. БОГОНЕНКО*

В работе исследуются вопросы международного правового регулирования отношений по доставке нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом. Рассматривается практика унификации законодательства стран – членов Европейского Сообщества прежде всего в процессе интеграции магистральных трубопроводов Европы. Разработана концепция конвенции в области доставки нефти (нефтепродуктов) трубопроводным транспортом, определены ее элементы и содержание.

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 имеют характер и содержание международного правового регулирования. Свободное перемещение товара и свобода оказания услуг – важнейшие 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 право [1]. Не случайно оживление унификационного процесса в Европе побудило Комиссию Европейского Сообщества начать в 1989 г. разработку Европейского Гражданского Кодекса [2]. 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 годов [3].

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. км [4]. В настоящее время сложилась технологически единая система большинства магистральных трубопроводов Европейского Сообщества, в которую входят такие крупные нефтепроводы, как Южно-европейский (SEPL), Трансальпийский (TAL), Центрально-европейский (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, 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 VM-100, VM-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 переработки [5]. При этом в данном соглашении был учтен опыт Конвенции ООН о континентальном шельфе 1958 г., разрешившей прибрежным государствам прокладывать подводные трубопроводы на континентальном шельфе [6].

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 норм [7].

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, созданы реальные условия для создания *Societas Europaea* (SE) как единой наднациональной формы предприятия, которая по возможности должна заменить различные национальные акционерные общества в странах – членах ЕС [8].

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 объединенных 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 Вене.

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.

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 международными 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 страхо-

вании 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, 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.

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, по 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, рассчитанных 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 заключение 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.

ЛИТЕРАТУРА

1. Черк К. Введение в хозяйственное право Европы // Основы хозяйственного и торгового права Германии и Австрии: Сб. докл. на семинаре, проведенном в рамках Темпус-проекта в г. Минске 5 – 12 сентября 1999 г. – Мн., 2000. – С. 31.
2. Базедов Юрген. Возвращение процесса унификации права: европейское договорное право и его элементы // Государство и право. – 2000. – № 2. – С. 67.
3. Там же. – С. 68.
4. Трубопроводный транспорт: итоги науки и техники. – Т. 4. – М., 1972. – С. 8.
5. Шор Л.Д., Банникова С.В. Строительство магистральных трубопроводов в капиталистических странах Европы: Науч.-техн. обзор. – Сер. Проектирование и строительство трубопроводов и нефтепромысловых сооружений. – М.: ВНИИСТ, 1974. – 72 с.
6. Международное право: Учеб. / Б.М. Ашавский, К.Г. Борисов, В.Г. Бояршинов и др.: Отв. ред. Ю.М. Колосов, В.И. Кузнецов. – М.: Международные отношения, 1999. – С. 481.
7. Черк К. Введение в хозяйственное право Европы // Основы хозяйственного и торгового права Германии и Австрии: Сб. докл. на семинаре, проведенном в рамках Темпус-проекта в г. Минске 5 – 12 сентября 1999 г. – Мн., 2000. – С. 31.
8. Мюллер-Хушке В. Европейское акционерное общество как новая наднациональная форма предприятия в ЕС // Отдельные проблемы хозяйственного права Германии и Австрии: Сб. докл. на семинаре, проведенном в рамках Темпус-проекта в г. Минске 2 – 9 сентября 2001 г. – Мн., 2001. – С. 213.