Санкт-Петербургский государственный университет

направление «Юриспруденция»

**Договор нефтеснабжения в Российской Федерации**

Выпускная квалификационная работа

студента 2 курса магистратуры

очной формы обучения

Токтиевой Ферангис Ринатовны

Научный руководитель:

Профессор, доктор юридических наук

Городов Олег Александрович

Санкт-Петербург

2017 год

**Содержание:**

**Введение…………………………………………………………………………….3**

**Глава 1. Особенности правового регулирования отношений, складывающихся в связи с транспортировкой нефти по магистральным трубопроводам……………………………………………………………………..6**

§ 1.1 Основные способы транспортировки нефти: исторический аспект……….6

§ 1.2 Действующее законодательство в сфере транспортировки нефти по трубопроводам в Российской Федерации и его характеристика……………..…13

**Глава 2. Договор транспортировки нефти по магистральным трубопроводам………………………………………………………………..…... 22**

§ 2.1. Правовая природа договора транспортировки нефти по магистральным трубопроводам……………………………………………………………………...22

§ 2.2. Порядок заключения и элементы договора транспортировки нефти по магистральным трубопроводам…………………………………………………...34

**Глава 3. Антимонопольное регулирование и судебная практика по договору транспортировки нефти по магистральным трубопроводам……48**

§ 3.1 Антимонопольное регулирование отношений между участниками договора транспортировки нефти по магистральным трубопроводам…………48

§ 3.2 Судебная практика в сфере договорного регулирования транспортировки нефти по магистральным трубопроводам………………………………………...59

**Заключение………………………………………………………………………...66**

**Список использованной литературы…………………………………………..68**

**Введение**

Можно смело говорить о том, что Россия занимает лидирующую позицию на нефтедобывающем рынке, ведь по итогам 2015 года добыча нефти составила 534 млн тонн[[1]](#footnote-1). Данный факт позволяет сделать вывод о том, что в стране достаточно много месторождений нефти. Однако следует отметить, что место добычи нефти расположены парой очень далеко от места ее эксплуатации, а иногда эта добыча не останавливается, как например, в условиях Крайнего Севера, поэтому необходимо обеспечить доставку нефти из одной территории в другую таким способом, чтоб различные факторы не помешали непрерывному передвижению нефти в больших количествах. Для того, чтоб этот метод передвижения сырья был наиболее безопасным, наименее финансово затратным и максимально быстрым по времени, человечество создает различные механизмы.

На сегодняшний день в мире существует много способов транспортировки черного золота, но самым востребованным и экономичным является транспортировка нефти посредством магистральных трубопроводов. Самой большой системой магистральных нефтепроводов обладает американская компания Интерпровиншл Пайплайн Инкорпорейтед (Interprovincial Pipe Line Inc), его длина 3787,2 километров. Российская Федерация на сегодня занимает пока что второе место по протяженности магистральных нефтепроводов и имеет сеть магистральных трубопроводов с протяженностью в 250 тысяч км.

**Актуальность темы.** Строительство нефтепроводов на территории России началось еще в далеких 1950 годах, когда человечество нашло более экономный и безопасный способ транспортировки нефти, что вызвало необходимость урегулирование данной области на законодательном уровне.

Главное управление по транспорту и поставкам нефти или как его еще называли Главтранснефть, занималось правовым регулированием в области транспортировки нефти. Производственные объединения добывающие и транспортирующие нефть являлись юридическими лицами. Нефть транспортировалась от места добычи или ее хранения до потребителей посредством договора поставки.

Зачастую грузополучатель не был известен грузоотправителю, по этой причине между ними не существовало ни каких договорных и прямых отношений. Договор по поставке нефти регулировался Положением о поставках продукции производственно-технического назначения от 22 мая 1959 года.

После распада СССР, все законодательство стало меняться, сфера транспортировки нефти также подверглась изменениям. В первую очередь поменялся круг участников договорных отношений по транспортировке нефти, производственные объединения превратились в частные компании. Помимо этого, сам способ транспортировки превратился больше в услугу посредством временного пользования магистральных нефтепроводов. Все это явилось причиной преобразования законодательства в сфере транспортировки нефти по магистральным нефтепроводам.

В настоящее время, Президент Российской Федерации Владимир Владимирович Путин указал, что Россия имеет огромный топливно-энергетический потенциал, от которого зависит рост экономики страны. Глава государства отмечает, что Российской Федерации принадлежит самая важная система транспортной системы, налоговые средства от которой составляют один из основных средств дохода. Помимо этого, Президентом было отмечено, что на внутреннем и международном рынке, российский газ и нефть пользуются огромным спросом, что требует особого внимания, как на технологическом, так и на нормативно правовом уровне.

**Степень разработанности.** Данная тема начала изучаться относительно недавно. В исследовании используются работы О.Н Садикова, Е.В. Новикова, В.В. Витрянского, А.М. Шаммазова, А.И. Перчика и другие.

Однако, не смотря на то, что тема является широко обсуждаемой и многими авторами предложены определенные пути решения тех проблем, которые сложились в сфере транспортировки нефти по магистральным трубопроводам, утратившие силу нормативно-правовые акты требуют дальнейшей разработки и комплексного анализа данной области.

**Объектом исследования** являются общественные отношения, складывающиеся в процессе транспортировки нефти по магистральным трубопроводам.

**Предметом исследования** являются законодательная, теоретическая база, а также судебная практика в сфере транспортировки нефти по магистральным трубопроводам.

**Целью работы** является определение правовой природы, разработка понятия договора транспортировки нефти по магистральным трубопроводам, унификация нормативно-правовой базы, а также выявление пробелов, которые сложились в процессе ее реализации.

Для достижения цели поставлены следующие **задачи:**

1. изучение правового регулирования транспортировки нефти посредством магистральных нефтепроводов;
2. анализ различных подходов к правовой природе договора транспортировки нефти;
3. обоснование выводов и предложений, которые будут даны в данном исследовании.

Исследование данной работы проводится по **методу** анализа нормативно-правовых источников в сфере транспортировки нефти, изучения и обобщения сведений и позиций авторов, исследующих данную область.

**Структура работы.** Работа состоит из введения, трех глав, каждая из которых включает в себя по два параграфа, заключения и списка использованной литературы.

**Глава 1. Особенности правового регулирования отношений, складывающихся в связи с транспортировкой нефти по магистральным трубопроводам**

**§ 1.1 Основные способы транспортировки нефти: исторический аспект.**

В настоящее время существует четыре основных способа транспортировки нефти:

1. железнодорожный;
2. водный;
3. автомобильный;
4. трубопроводный.

Каким бы из этих способов не перевозилась нефть, всегда следует помнить о правилах ее транспортировки. Во-первых, емкость, в которой будет передвигаться нефть, следует специальным образом подготовить, то есть очистить от остатков топлива, которое было в нем раннее. Согласно правилам технической эксплуатации резервуаров и инструкции по их ремонту, этот сосуд должен иметь «паростойкое покрытие с электростатической безопасностью, а также оно должно быть максимально маслобензостойкое»[[2]](#footnote-2).

**1.Перевозка нефти танкерами**. Танкеры подразделяются на 3 типа плавания: морские, речные и смешанные. Глубина его погружения определяется его конструкция, корпус и грузоподъемность. Открыл этот великий мир Швейцарский танкер в 1877 году. Его грузоподъемность достигала 25000 тонн. Однако далее были разработаны танкеры еще более масштабнее. Одним из них является «супертанкер «Knock Nevis», который мог бы легко взять на борт Эмпайр Стейт Билдинг и Эйфелеву башню. Но его груз - нефть на сумму 195 миллионов долларов. Огромное судно пережило нескольких хозяев и носит уже четвёртое имя «Knock Nevis». В него стреляли ракетами и резали пополам. И всё же - более 20 лет он остаётся самым большим судном на планете. За время своей жизни супертанкер поменял несколько хозяев и не раз менял названия: сначала - на «Happy Giant», потом на «Jahre Viking»»[[3]](#footnote-3).

Если говорить об отечественных танкерах, то на территории России самым известным танкером является танкер «София». Это морское судно является достаточно большим и имеет водоизмещение в 62 000 тонн. Танкер приспособлен для транспортировки различного сырья. Ширина его составляет около 31 метра, а длина 230 метров. Из-за его величины судно движется со скоростью в 32 км/ч.

В настоящее время в связи с развитием инфраструктуры, существует порядка 4000 танкеров различных видов в зависимости от объемов предметов перевозки и глубины морей. Большинство из этих танкеров принадлежат на праве собственности определенным корпорациям, с которыми нефтяные компании заключают договоры фрахтования с целью использования танкеров для таково вида транспортировки нефти. Однако данный метод используется в основном случае отсутствия трубопроводов от грузоотправителя до грузополучателя.

Наиболее важным фактором в перевозке нефти таким способом является глубина в портах и морских каналах. Достаточно распространенной глубиной портов принимающей или отправляющей стороны выступает порт глубиной не более 40 м.

**2.Железнодорожные перевозки.** Данный способ является достаточно затратным, так как требует большого количества трудовых ресурсов. Используется данный способ при отсутствии нефтепроводов на определенных территориях. В Российской Федерации данный способ используется в определенных территориях. Например, для доставки нефти из Западной Сибири на Дальний Восток, и так далее. Такой способ транспортировки сырья был опробован в 1878 году. Также был принят указ о строительстве железнодорожных путей Баку – Сураханы – Сабунчи. Их строительство закончилось ровно через 2 года.

Такой вид перевозки нефти не потерял актуальности. По прежнему нефть, которую невозможно транспортировать трубопроводным путем из мест добычи к месту получения, перевозится железнодорожным путем в специальных цистернах. «Некоторые железнодорожные направления - такие как Уральское, Нефте-Камское, Восточно-Сибирское, Бакинское, практически полностью загружены подвижными составами с грузами нефти и ГСМ. Объемы таких перевозок чрезвычайно велики: на настоящее время только по Азербайджанской железной дороге перевозят ежегодно до 14 млн. тонн нефти и нефтепродуктов. Более того, наблюдается рост объемов перевозок. Так в 2005 году ОАО "РЖД" доставило в Китай 9,3 млн тонн нефтепродуктов, в 2006 - 10,2 млн тонн. Пропускная способность границы позволяет РЖД поставить в 2007 году 15 млн тонн нефти и ГСМ в Китай. Общемировой объем железнодорожных нефтеперевозок возрастает каждый год на 3-4 %, а в России этот показатель достигает 6%»[[4]](#footnote-4).

Если говорить о достоинствах данного способа перевозки нефти, то в первую очередь это независимость от времени года. Во-вторых, это высокая скорость доставки. Однако если сравнивать с трубопроводным способом транспортировки, второй конечно выигрывает. Следующим преимуществом является широкая зона территориального охвата. Иными совами, данный способ позволяет доставить сырье из одной части страны в другую.

**3.Перевозка автотранспортом.** Данный вид транспортировки нефти является также достаточно затратным. В основном его используют в случаях локальной перевозки нефти или на небольших расстояниях. Автотранспортная перевозка нефти имеет жесткое регулирование на законодательном уровне. Имеются специальные федеральные законы, согласно которым автоцистерны должны быть оборудованы специальным механизмом. Также для перевозки нефти по средствам автотранспорта требуется получить все необходимые разрешения, проложить маршрут движения и отобразить его на карте, приобрести противопожарные инструменты, опознавательные знаки и так далее[[5]](#footnote-5).

Однако следует помнить, что перевозка топлива именно таким способом повышает ее конечную потребительскую стоимость.

**4.Транспортировка нефти посредством трубопроводов.** Этот вид транспортировки нефти принято считать самым безопасным и экономически выгодным по сравнению с вышеперечисленными методами транспортировки. При транспортировки нефти таким путем, ее скорость движения доходит до 33 км/ч, но все конечно зависит от степени давления. Интервал обычно устанавливается в 70 – 140 километров, но все зависит от рельефа и географического местоположения трубопровода. Следует отметить, что в целях снижения экологической загрязненности в случае аварии на трубопроводах, в них устанавливают специальные задвижки перекрывающие движение нефти. На сегодняшний день все чаще стали устанавливать трубы из армированного пластика. Данный материал не подвергается коррозии и срок его эксплуатации гораздо больше, чем из другого материала.

Трубопроводы бывают наземными и подземными. Если говорить о преимуществах наземного способа транспортировки, то несомненно к нему можно отнести сам процесс строительства и установки. Также в случае поломки при таком способе гораздо быстрей можно найти дефекты и ликвидировать их. Однако если касаться вопроса о тех нефтепроводах, которые прокладываются под землей, то тут можно отметить подверженность их взаимодействию с погодными условиями.

Существует три вида трубопроводов. Промысловые нефтепроводы, берущие свое начало в скважинах и простирающиеся к объектам на промыслах. Межпромысловые проводы, идущие от первого месторождения ко второму, и магистральные. Они идут от месторождения нефти до мест ее потребления и переработки.

«Теоретические и практические основы строительства нефтепроводов разработал знаменитый инженер В. Г. Шухов, автор проекта телевизионной башни на Шаболовке. Под его руководством в 1879 году на Апшеронском полуострове создали первый в Российской империи промысловый нефтепровод для доставки нефти с Балаханского месторождения на нефтеперерабатывающие заводы Баку. Его длина составила 12 километров. А в 1907 году также по проекту В. Г. Шухова построили первый магистральный нефтепровод длиной 813 километров, соединивший Баку и Батуми. Он эксплуатируется по сей день».

В настоящее время общая протяженность магистральных нефтепроводов в нашей стране составляет около 50 тысяч километров. Отдельные нефтепроводы часто объединяются в крупные системы. Наиболее протяженная из них – «Дружба», построенная в 1960-е годы для доставки нефти из Восточной Сибири в Восточную Европу (8 900 км)»[[6]](#footnote-6).

Сама по себе система магистральных нефтепроводов представляет собой совокупность технологически связанных между собой и управляемых из единого центра трубопроводов.

Необходимо отметить, что в Российской Федерации большую популярность имеют именно магистральные нефтепроводы. Своей экономичностью и низкой затратой времени они привлекают инвесторов и весь нефтяной бизнес. Данный интерес не обходится без достаточно спорной судебной практики, что позволяет нам сделать выводы о необходимости усовершенствования законодательной базы в этой сфере.

Применяются специальные СНИПы и ГОСТы[[7]](#footnote-7) согласно которым строятся трубопроводы. Данные нормативы и законодательное регулирование транспортировки нефти в целом вырабатывались на протяжении длительного времени, учитывая все пробелы и минусы исторического опыта.

Законодательное регулирование данной области в России началось еще триста лет назад. Самым первым актом считается четвертая редакция Устава Горного Российской империи, который был принят в 1893 году. Данный устав состоял из нескольких частей. Гласным образом Устав регулировал вопрос «О нефтепроводах». В нем также рассматривались такие аспекты, как способ эксплуатации нефтепроводов, порядок их прокладывания, затрагивался вопрос об экологической безопасности. Помимо всего прочего, Устав Горный затрагивал вопросы, касающиеся форм собственности на недра и так далее.

Если проводить аналогию с нынешним положением, то в те времена право собственности на горные ресурсы находилось в частных и государственных владениях. «Частные горные промыслы и заводы имели различный правовой режим и могли быть во владельческой собственности, т. е. находиться на землях частных владений и быть полностью независимыми от казны, а также быть «на праве посессионном», т. е. получать дотации от государства и находиться на государственных землях и лесах[[8]](#footnote-8)».

Помимо этого, «право добычи и пользования нефтью для частных компаний, было привязано к праву собственности на землю и было построено на единстве горно-земельных правоотношений. В имуществе недвижимых вещей объемлет не одну поверхность земли, но и сами ее недра: и потому оно простирается на все сокровенные минералы и на все металлы, из них происходящие»[[9]](#footnote-9) (ст. 236 Устава).

В отличие от нынешних положений, в дореволюционной России, собственнику земли не требовалось специальное разрешение на добычу и извлечение полезных ископаемых, в том числе драгоценностей из недр, которые принадлежат ему на праве собственности. Ситуация полностью изменилась 17 марта 1920 года, когда был принят Директ «О сооружении нефтепровода от Эмбинского нефтеносного района до города Саратова». По причине дефицита финансовых средств, было приостановлено строительство труб с 1971 по 1926 годы. А это послужило приостановлением развития нормативно правовой базы в сфере транспортировки нефти.

Взяв паузу на некоторое время, уже «в 1970 году, на Министерство нефти и газа СССР Постановлением Совета Министров СССР № 889 было образовано Главное управление по транспорту и поставкам нефти (Главтранснефть), «занимающееся вопросами проектирования, сооружения, эксплуатации и перспективным развитием нефтепроводной системы»[[10]](#footnote-10). Далее, с вязи с наиболее стабильной ситуацией на территориях СССР, законодатель продолжил развивать данную отрасль на нормативно правовом уровне.

В этот период регулирование транспортировки нефти начало проводиться на уровне ведомственных нормативных актов. Согласно данному регулированию, продажа добытой нефти должна была осуществляться посредством подписания договора поставки по перекачке нефти магистральным трубопроводом. Исходя из закона, участники правоотношений по транспортировки нефти по магистральным трубопроводам должны были заключить 2 договора: между нефтедобывающим заводом и трубопроводным управлением, и между трубопроводным управлением и получателем нефти.

В тот период нормативное регулирование таких особых отношений находилось на стадии разработки, а в качестве нефтеотправителя и нефтеполучателя выступало одно и то же лицо. В таком случае заключался договор на перекачку нефти, по которому трубопроводное управление осуществляло услуги по перекачке и передачи нефти в распоряжение той же самой организации, которая ее передала. Следует отметить, что данный договор относили к договору перевозки.

**§ 2 Действующее законодательство в сфере транспортировки нефти посредством трубопроводов в Российской Федерации и его недостатки**

Со времен Советского Союза законодательное регулирование в сфере транспортировки нефти по магистральным трубопроводам не остановилось на достигнутом и продолжает трансформироваться с учетом изменений экономических, экологических и иных показателей.

Сфера услуг по транспортировки нефти является частью энергетического права, а это значит, что данная отрасль регулируется и общими для энергетического права и специальными нормами.

В настоящее время существует много подходов к тому, каким образом и в каком порядке следует унифицировать все нормативно-правовые акты регулирующие сферу транспортировки нефти по магистральным трубопроводам.

Например, С. Л. Ситников в своем учебнике «Гражданско-правовое регулирование транспортировки нефти посредством магистральных трубопроводов. Актуальные проблемы», разделяет весь законодательный массив в данной области на общие и специальные нормы. К общим он относит Кодексы и Законы, а к специальным Постановления, Правила и так далее.

Некоторые авторы предлагают унифицировать законодательную базу в сфере транспортировки нефти посредством магистральных трубопроводов по степени значимости. Кто-то просто перечисляет все Законы и Постановления, которые регулируют данную область. А другие делят их на частноправовые и публично-правовые.

Следует отметить, что мы в данной работе больше придерживаемся мнения С. Л. Ситникова, который делит данную область на общие и специальные нормы. На наш взгляд, к общим нормам можно отнести:

1. Гражданский кодекс Российской Федерации, 1994 г.;
2. Кодекс об административных правонарушениях в Российской Федерации;
3. Налоговый Кодекс Российской Федерации;
4. Таможенный Кодекс Российской Федерации;
5. Воздушный Кодекс Российской Федерации;
6. Земельный Кодекс Российской Федерации;
7. Федеральный закон от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях»;
8. Федеральный закон от 21.07.1997г. № 116-ФЗ «О промышленной безопасности опасных производственных объектов».

А вот нормативные акты специального характера мы предлагаем разделить на этапы, согласно которым осуществляются услуги по транспортировке нефти.

К первому этапу оказания услуг по транспортировке нефти посредством магистральных трубопроводов мы относим технологическое подключение к системе магистральных трубопроводов. К данному этапу можно отнести следующие Постановления:

1. Постановление Правительства РФ от 28 февраля 1995 г. № 209 «О регулировании доступа к системе магистральных нефтепроводов, нефтепродуктов и терминалов в морских портах для вывоза нефти, нефтепродуктов за пределы таможенной территории Российской Федерации»;
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 21.12.2009г. № 1039 «О порядке подключения нефтеперерабатывающих к магистральным 192 нефтепроводам и (или) нефтепродуктопроводам и учета нефтеперерабатывающих заводов в Российской Федерации»;
3. Постановление Правительства Российской Федерации от 17.02.2011г. № 90 «О порядке подключения объектов нефтедобычи к магистральным нефтепроводам в Российской Федерации и учета субъектов предпринимательской деятельности, осуществляющих добычу»
4. Постановление Правительства Российской Федерации от 30.09.2004г. № 504 «О перечне имущества, относящегося к железнодорожным путям общего пользования, федеральным автомобильным дорогам общего пользования, магистральным трубопроводам, линиям энергопередачи, а также сооружений, являющихся неотъемлемой технологической частью указанных объектов»;

К следующему этапу можно отнести сам процесс исполнения договора на оказание услуг по транспортировке нефти по магистральным трубопроводам. В данном случае наиболее важными в этой области являются такие нормативно-правовые акты, как:

1. Постановление Правительства РФ от 31 декабря 1994 г. № 1446 «О вывозе нефти и нефтепродуктов за пределы таможенной территории Российской Федерации с 1 января 1995 года»;
2. Постановление Правительства РФ от 2 сентября 1997 г. № 1130 «О распределении дополнительных объемов транспортировки нефти на экспорт»; Инструкция по учету нефти при ее транспортировке по системе магистральных нефтепроводов ОАО «АК «Транснефть», утв. Государственным комитетом РФ по стандартизации и метрологии, рег. код: ФР.1.28.2001.00274;
3. Положение о порядке уступки права доступа к системе магистральных нефтепроводов и терминалов в морских портах при вывозе нефти за пределы таможенной территории Российской Федерации, утв. приказом Минтопэнерго России 4 августа 1995 г;
4. Положение о приеме и движении нефти в системе магистральных нефтепроводов, утв. приказом Минтопэнерго России 1 сентября 1995 г.

Также к третьему этапу следует отнести требование к поведению участников договора транспортировки нефти по магистральным трубопроводам. Тут можно привести в пример такие Постановления, как:

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 18.10.2010г. № 844. «О стандартах раскрытия информации субъектами естественных монополий, оказывающими услуги по транспортировке нефти и нефтепродуктов по магистральным трубопроводам»;
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 29.03.2011г. № 218 «Об обеспечении недискриминационного доступа к услугам субъектов естественных монополий по транспортировке нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам в Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации»

Отдельным этапом хотелось бы выделить нормативно-правовые акты, которые регулируют вопрос ценообразования на услуги по транспортировке нефти. К ним относятся:

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 29.12.2007г. № 980 «О государственном регулировании тарифов на услуги субъектов естественных монополий по транспортировке нефти и нефтепродуктов»;
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 23.09.2014г. № 973 «Об утверждении Правил расчета средних за истекший период цен на соответствующие виды углеводородного сырья, добытые на новом морском месторождении углеводородного сырья»;
3. Постановление Правительства Российской Федерации от 26.02.2013г. № 155 «О порядке мониторинга цен на нефть сырую марки «Юралс» на мировых рынках нефтяного сырья (средиземноморском и роттердамском), а также о признании утратившим силу Постановления Правительства Российской Федерации от 28 марта 2012г. № 251»;
4. Порядок оплаты услуг субъектов естественных монополий в сфере транспортировки нефтепродуктов по магистральным нефтепроводам, утв. постановлением ФЭК РФ от 27 ноября 2002 г. № 84-э/3

Помимо этого, следует отметить следующий важный этап, который касается безопасности в сфере оказания услуг по транспортировки нефти. Тут наиболее важными являются:

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 30.04.2015г. № 430 «Об утверждении Положения о ведомственной охране стратегического акционерного общества, осуществляющего управление системой магистральных нефтепроводов и нефтепродуктопроводов»;
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 04.06.2015г. № 551 «О некоторых вопросах деятельности вневедомственной охраны по обеспечению безопасности объектов топливно-энергетического комплекса».

Перечисленные нормативно-правовые акты являются лишь частью того огромного массива, который представляет собой законодательную базу, регулирующую область транспортировки нефти по магистральным трубопроводам. Нами остались не упомянуты Законы, в которых объектом регулирования является энергетическая отрасль в целом.

В качестве специального регулирования на законодательном уровне сферу транспортировки нефти по магистральным трубопроводам, законодатель предлагает проект закона «О магистральном трубопроводном транспорте». Данный проект закона имеет особые положения и регулирует некоторые особенности, которые складываются в процессе реализации договора на оказание услуг по транспортировке нефти. К этим особенностям можно отнести ликвидацию или реконструкцию магистральных трубопроводов и так далее.

Хотелось бы отметить, что в некоторых странах такие законы уже действуют. Например, в Республике Молдова он действует уже с 1995 года. В след за Молдовой закон приняли в Белоруссии, Казахстане и на Украине. В Российской Федерации проект закона обсуждается еще с 1996 года, однако по определенным причинам Государственная Дума не видит в нем необходимости и откладывает его принятие с 1999 года. Законопроект состоит их 10 разделов, ряда положений, которые имеют принципиальное значение. В первую очередь А. И. Перчик указывает, что "отечественный законопроект состоит из таких разделов, как:  
- Государственное регулирование МТТ (5 статей);  
- Техническая и экологическая безопасность (4 статьи);  
- Развитие МТТ и строительство МТ (3 статьи);  
- Функционирование и ликвидация МТ (9 статей);  
- Особенности экономических отношений (3 статьи);  
- Регулирование земельных отношений (3 статьи);  
- Разрешение споров и ответственность (3 статьи);  
- Международное сотрудничество (2 статьи);  
- Заключительные положения (1 статья)"[[11]](#footnote-11).

В данном случае следует сделать акцент на том, что магистральный трубопроводный комплекс является достаточно сложным объектом регулирования. С одной стороны он является частной собственностью, а с другой государственной. В связи с этим, в процессе установки, реконструкции и осуществления деятельности по транспортировки нефти, интересы государственного и частного сектора в чем-то пересекаются, особенно это происходит на момент присоединения к общей магистральной системе, что вызывает необходимость урегулирования некоторых моментов в специальном законе, который в настоящее время находится на стадии проектирования.

Помимо правоотношений, складывающихся между частным и публичным сектором в процессе транспортировки нефти, особое внимание следует уделить и статусу самих нефтепроводов. Определение магистрального нефтепровода дается в СНиП 02.05.06-85.

В состав магистральных трубопроводов входят:   
- трубопровод (от места выхода с промысла подготовленной к дальнему транспорту товарной продукции) с ответвлениями и лупингами, запорной арматурой, переходами через естественные и искусственные препятствия, узлами подключения НПС, КС, УЗРГ, ПРГ, узлами пуска и приема очистных устройств, конденсатосборниками и устройствами для ввода метанола;  
- установки электрохимической защиты трубопроводов от коррозии, линии и сооружения технологической связи, средства телемеханики трубопроводов;  
- линии электропередачи, предназначенные для обслуживания трубопроводов и устройства электроснабжения и дистанционного управления запорной арматурой и установками электрохимической защиты трубопроводов;  
- противопожарные средства, противоэрозионные и защитные сооружения трубопроводов;  
- емкости для хранения и разгазирования конденсата, земляные амбары для аварийного выпуска нефти, нефтепродуктов, конденсата и сжиженных углеводородов;  
- здания и сооружения линейной службы эксплуатации трубопроводов;  
- постоянные дороги и вертолетные площадки, расположенные вдоль трассы трубопровода, и подъезды к ним, опознавательные и сигнальные знаки местонахождения трубопроводов;  
- головные и промежуточные перекачивающие и наливные насосные станции, резервуарные парки, КС и ГРС;   
-СПХГ;  
-пункты подогрева нефти и нефтепродуктов;   
- указатели и предупредительные знаки[[12]](#footnote-12).

Исходя из этого перечня, можно прийти к выводу, что магистральные нефтепроводы представляют собой масштабный комплекс механизмов, который неразрывно связан между собой.

Многие авторы поднимают вопрос по поводу того, что магистральные нефтепроводы можно назвать в целом имущественным комплексом. А если рассматривать данный вопрос с точки зрения ГК, то в соответствии со ст. 132 ГК РФ, предприятие в целом, как имущественный комплекс признается недвижимостью.

В этой связи следует также затронуть важный аспект, касающийся метода правового регулирования отношений в области транспортировки нефти по магистральным трубопроводам. Мнение авторов относительно данного вопроса разделилось. Исходя из того, что транспортировка нефти по своей природе относится к энергетическому комплексу, В.Ф. Яковлев и П.Г Лахно утверждают, что «не существует какого-либо единого метода регулирования в энергетическом праве»[[13]](#footnote-13). По мнению О.А Городова, «энергетическое право регулируется диспозитивным и императивным методом правового регулирования»[[14]](#footnote-14).

Интересный подход к рассматриваемому вопросу имеет В.В. Романова. Она говорит о том, что помимо перечисленных методов правового регулирования, в данных правоотношениях «можно выделить метод специального корпоративного регулирования, этот метод характерен тем, что законодателем наделяется определенное юридическое лицо специальными полномочиями»[[15]](#footnote-15).

Нельзя не заметить, что данный метод правового регулирования характерен тем, что субъект, наделяемый государством специальным статусом, автоматически приобретает определенные полномочия, которые тем или иным способом оказывают влияние на поведение остальных субъектов правоотношений. В данном случае можно сослаться на то, что он по своей природе все равно является императивным, ведь полномочиями это лицо наделяет государство, однако проанализировав над тем, что дальнейшие действия и указания исходят именно от этого лица, можно прийти к выводу, что тут и метод правового регулирования особый и самостоятельный.

Примеряя этот метод правового регулирования на наши отношения по транспортировке нефти по магистральным трубопроводам, следует указать на то, что он осуществляется не органами государственной власти, а определенными юридическими лицами, которые наделены специальными полномочиями.

На основании проведенного анализа источников правового регулирования в сфере транспортировки нефти, следует отметить, что правовая база в данной области является достаточно обширной и затрагивает различные нормы, включающие антимонопольное регулирование, определенные законы в сфере энергетического сектора и так далее.

Мы пришли к выводу, что основной упор делается на определенные подзаконные акты, которые прописаны в правилах и представляют собой механизм, согласно которому осуществляется технологическое подключение объектов к магистральному трубопроводу, заключение договоров, отправка, транспортировка и получение нефти.

Также мы указали на то, что помимо публичных источников регулирования в данной области, существует также локальное, которое исходит от юридических лиц занимающихся добычей и транспортировкой нефти.

Однако это не исключает тех проблем, которые были перечислены. На наш взгляд, необходимо принять ряд законов, в том числе и специальный закон о нефти, которые будут не косвенно, а прямо направлены на решение поставленных проблем в сфере транспортировки нефти посредством трубопроводов.

**Глава 2. Договор транспортировки нефти по магистральным трубопроводам.**

**§ 2.1. Правовая природа договора транспортировки нефти по магистральным трубопроводам**

Существует множество подходов к классификации договоров в сфере нефтеснабжения. Некоторые авторы своих работ классифицируют их в зависимости от способа транспортировки (танкерами, автотранспортом и так далее), а некоторые по кругу лиц.

Например, О.А. Городов, в своей работе посвященной системе договоров в некоторых отраслях энергетики, «к договорам, применяемым в сфере нефтеснабжения, относит:

- соглашение о разделе продукции (ст. 2 Федерального закона от 30.12.1995 N 225-ФЗ "О соглашениях о разделе продукции");

- договор перевозки груза (ст. 785 ГК РФ);

- договор об оказании услуг по транспортировке нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам (п. 6 Правил обеспечения недискриминационного доступа к услугам субъектов естественных монополий по транспортировке нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам в Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 29.03.2011 N 218);

- соглашение о взаимных обязательствах сторон при оказании услуг по подключению объекта нефтедобычи к магистральному нефтепроводу (п. 15 Правил подключения объектов нефтедобычи к магистральным нефтепроводам в Российской Федерации и учета субъектов предпринимательской деятельности, осуществляющих добычу нефти, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 17.02.2011 N 90)»[[16]](#footnote-16).

Особое внимание тут следует уделить именно договору об оказании услуг на транспортировку нефти по магистральным трубопроводам. Несмотря на то, что в настоящее время на территории Российской Федерации достаточно часто заключается данный договор между участниками отношений по транспортировке нефти по магистральным трубопроводам, на законодательном уровне он не образован в специальный, а также не имеет какого-либо специального определения. В связи с этим возникает множество дискуссий касательно правовой природы договора.

Некоторые авторы относят его к смешанному договору, кто-то считает, что это разновидность договора на оказание услуг, кто-то утверждает, что это ни что иное, как договор залога. Но прежде, чем проанализировать каждую из позиций и прийти к собственному мнению, хотелось бы как рассмотреть, как данный договор определялся в советское время, когда становление законодательного регулирования только начинало свой путь.

В первую очередь следует отметить, что в советское время заключение договора на оказание услуг имело немного другую конструкцию. При заключении договора транспортировки нефти по магистральным трубопроводам, заключался ни один, а два договора одновременно. В первом договоре регулировались отношения между грузоотправителем и управлением владеющим трубопроводным транспортом. Этот договор был немного похож на классический договор купли-продажи, согласно которому продавалась нефть одним лицом другому. Второй договор уже заключался между трубопроводной организацией и получателем.

На основании такой договорной формы, среди юристов бытовало мнение о том, что это договор поставки, кто-то утверждал, что это некий специальный договор транспортировки нефти, который еще пока что не закреплен на законодательном уровне, но имеет свое практическое существование. Кто-то утверждал, что это смешанный договор поставки и перевозки и так далее.

С тех пор прошло много времени, законодательство в данной области трансформировалось, но неизменным осталось то, что до сих пор нет точного ответа на вопрос к какому видов договоров относится договор транспортировки нефти, а законодателем так и не дано ему легального определения.

Отсутствие особого внимания договору на оказание услуг транспортировки нефти по магистральным трубоповодам дает возможность сторонам заключать его по режиму ст. 421 ГК РФ. С одной стороны это хорошо, ведь условия договора участники определяют самостоятельно и в данном случае они не ограничены законом.

Однако практика показывает, что не всегда стороны договора способны самостоятельно определить такие условия, которые бы защитили их права. В силу отсутствия законодательного регулирования, как уже подчеркивалось раннее, многие авторы спорят по поводу его отнесения к тому или иному договору. Сегодня существует несколько подходов к определению правовой природы договора транспортировки нефти по средствам нефтепроводов. Данный договор относят к договорам перевозки, поставки, энергоснабжения, возмездного оказания услуг, переработки, смешанным договорам[[17]](#footnote-17) и так далее.

Согласно одному из подходов, договор транспортировки нефти посредством магистральных трубопроводов есть ни что иное, как договор поставки. Эта позиция принадлежит О.Н. Садикову, который считает, что «при транспорте газа и нефти по трубопроводам между поставщиками этой продукции, трубопроводными управлениями и между потребителями заключаются не разовые договоры перевозки, а единые годовые договоры. Затраты трубопроводных управлений, связанные с транспортом продукции, покрываются за счет разницы в ценах, установленных на газ и нефть, получаемые от поставщиков и сдаваемые потребителям. Хозяйственные договоры, заключаемые при эксплуатации трубопроводов, должны быть отнесены к числу договоров поставки»[[18]](#footnote-18).

Анализируя позицию О.Н. Садикова, следует прийти к выводу, что по его мнению в данном случае, заключение договора происходит по той же конструкции, что и в советское время. Он говорит, что тут также заключается ни один, а два договора. Первый договор по аналогу советской схемы – отправитель и транспортная организация, а второй между транспортной компанией и получателем. Касательно ситуации, когда собственником магистральных трубопроводов является ни одно лицо, а два, требуется заключить некий третий договор, который будет идти параллельно тем двум заключенным между сторонами.

Однако автор ни как не комментирует ситуацию, когда в одном лице будет и грузоотправитель и грузополучатель. Если следовать логике автора данной концепции, то получается, что в данном случае также нужно будет заключать два договора. Но какой смысл заключать два договора, в котором участники будут выступать одни и те же?

Иную позицию имеет М.А Тарасов, который размышляя на тему правовой природы договора транспортировки нефти по магистральным трубопроводам указывает на то, что «…в последние годы получили распространение транзитные отправки, при которых изготовитель, поставщик, заказчик и потребитель – различные организации… Следовательно, транспортировка грузов по магистральным трубопроводам возможна по соглашениям транспортной организации с изготовителем (отправителем), независимо от договоров поставки, связывающих поставщика и заказчика»[[19]](#footnote-19).

В данном случае, хотелось бы отметить, что остаются под вопросом договорные отношения между грузоотправителем и получателем (потребителем). То есть не смотря на вроде бы вполне обоснованную позицию, отношения между контрагентами по-прежнему не урегулированы.

Другие авторы придерживаются иной позиции. Некоторые считают, что данный договор относится к договору перевозки. В данном случает, авторы этой концепции предполагают, что в рамках данного договора осуществляется перевозка определенной продукции (углеводородного сырья) посредством трубопроводов. То есть, если проводить аналогию с обычным договором перевозки согласно ГК РФ, можно прийти к выводу, что собственники трубопроводов осуществляют деятельность по доставке определенного сырья (продукции) посредствам трубопроводов.

По этому поводу следует отметить позицию А.Н. Романовича, который утверждал, что «договор о поставке материальных ценностей по магистральным трубопроводам вполне обоснованно можно было бы рассматривать как разновидность договоров о перемещении, наряду с договорами перевозки и буксировки, а возникающее на его основе правоотношение с полным правом отнести к транспортным»[[20]](#footnote-20). Хотя, если абстрагироваться от классического подхода, позиция вполне обоснована, и имеет право на существование, однако не понятно в данном случае, в какой момент прекращается право собственности на нефть у грузоотправителя. А также неизвестно, как прировнять нефть к грузу с точки зрения ГК РФ.

С одной стороны, нефть достаточно сложно определить как вещь, определенную родовыми признаками. Хотелось бы абстрагироваться в данном случае от того понимания транспортируемой нефти, которое имеется у нас. Казалось бы, мы договорились транспортировать нефть, поместили ее, организация трубопроводная переместила ее отправителю, отправитель в свою очередь ее получил. Он получил ни газ, ни воду, он получил нефть. Однако если подробно рассмотреть эту нефть и с точки зрения материального мира, а с физико-химического ракурса, то можно прийти к выводу о том, что получатель «на выгоне» имеет после транспортировки не ту первоначально загруженную нефть.

Этому есть объяснение, во-первых, нефть, которая передается грузоотправителем, отличается от нефти «на выходе» при получении ее потребителем тем, что в процессе транспортировки одна нефть смешивается с другой, в связи с чем, по характеристике она отличается от первоначально передаваемой нефти, а значит, теряет свои первоначальные качества и приобретает другие. Она может быть определенного происхождения, иметь свое процентное соотношение содержания серы, различных соединений и металлов, но на выходе это уже не будет играть никакого значения, ведь она в процессе своего движения к получателю смешалась с другой, и приобрела совсем другие свойства. В результате мы имеем совсем другой продукт, получаем другую прибыль.

Следует вернуться к вопросу о правовой природе договора и подчеркнуть, что в данном случае по смыслу положений ГК РФ о договоре перевозки, грузополучатель должен получить туже вещь, то есть обладающую теми же качествами, что при отправлении грузоотправителем. Исходя из этого, можно прийти к выводу, что договор перевозки тут не совсем уместен касательно объекта регулирования, так, как получение иного груза (в данном случае груза, который приобрел другие характеристики) будет выступать в качестве неисполнения или ненадлежащего исполнения условий договора.

О.Н. Садиков по поводу договора перевозки писал, «представляется, 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, хотя, конечно, имеют и ряд отличий от этих последних (наличие в договоре лишь двух участни- ков, особый порядок оформления и исполнения договора и т. д.)»[[21]](#footnote-21).

Согласно следующей позиции, договор транспортировки нефти посредством трубопроводов следует отнести к договору возмездного оказания услуг. Хотелось бы отметить, что на сегодняшний день данная концепция договора имеет место быть, ведь ПАО «Транснефть» заключает именно этот договор со своими контрагентами. Д.Д. Логофет, считает, что «договор на оказание услуг транспортировки нефти по своей природе является фикцией. Договор с транспортной организацией заключается в такой форме, чтобы прикрыть расчеты вознаграждения ПАО «Транснефть»[[22]](#footnote-22).

В данном случае возникает вопрос о публичности данного договора. С одной стороны, АК «Транснефть» является субъектом естественных монополий, и по смыслу ст. 426 ГК РФ договор с контрагентами вроде бы выступает публичным. Помимо этого, согласно ст. 8 Закона «О естественных монополиях», субъекты естественных монополий не имеют права отказываться от заключения договора с обратившимися к ним потребителями.

Исходя из этой позиции закона, можно прийти к выводу, что согласно ст. 445 ГК РФ, в случае отказа от заключения договора АК «Транснефть», их контрагент вправе обратиться в суд с иском о понуждении заключения договора. Во-вторых, С.Л. Ситников, рассуждая на тему отнесения договора транспортировки нефти посредством трубопроводов, подчеркивает, что «согласно типовому договору, риски случайной гибели и повреждения нефти в процессе ее транспортировки лежат не на отправителе нефти, а на АК «Транснефть»[[23]](#footnote-23).

Данное правило представляет собой нецелесообразное принятие на себя АК «Транснефть» рисков, которые общему принципу должны были бы лежать на отправителе нефти. Так, например, в соответствии со ст. 211 ГК РФ риски случайной гибели или случайного повреждения имущества несет его собственник». Исходя из этого, можно сделать выводы, что, несмотря на то, что данный договор на практике уже отнесли к определенному виду, окончательным такое отнесение назвать нельзя.

Некоторые авторы относят договор на транспортировку нефти посредством трубопроводов к договору энергоснабжения. Однако и тут возникают некоторые вопросы. Согласно ст.548 ГК РФ, «правила о договоре энергоснабжения применяются к отношениям, связанным со снабжением газом, нефтью и нефтепродуктами, водой и другими товарами через присоединенную сеть, если иное не установлено законом, иными правовыми актами или не вытекает из существа обязательства».

Но критики этой позиции утверждают, что позиция не оправдывает саму себя, ведь нефтепровод не может рассматриваться, как присоединенная сеть. Так же, как нам известно, согласно определению договора энергоснабжения, в процессе передачи электроэнергии происходит ее потребление, а в нашем случае, нефть не потребляется, а перекачивается от одного место в другое. В-третьих, эксплуатация трубопровода производится АК «Транснефть», а не грузоотправителем или грузополучателем.

Согласно следующей позиции, договор на транспортировку нефти посредством трубопроводов можно отнести к договору переработки. В данном случае в качестве объекта переработки выступает нефть. С точки зрения законодателя, объектом может выступать индивидуально-определенная вещь, то есть нефть грузоотправителя. Хотелось бы отметить, что с одной стороны действительно, в процессе транспортировки нефти, она меняет свои первоначальные свойства, приобретая характеристики другой нефти, которая соединяется с ней, но можно ли назвать данный процесс переработкой?

Проанализировав сам договор переработки, можно прийти к выводу, что при его заключении стороны преследуют одну цель – процесс переработки определенной вещи. Иными словами, заключая договор на переработку, стороны ожидают получать уже другую вещь, не ту, которые отдавали изначально. А в нашем случае, целью является транспортировка от точки «А» в точку «Б» одной вещи, с перспективой получения этой же вещи «на выходе».

Достаточно обоснованной позицией, многие авторы считают отнесение договора транспортировки нефти к смешанному договору. Однако сойтись во мнении по поводу элементов состоящих в смешанном договоре, цивилисты так и не смогли. По-прежнему идут споры о том, какие элементы договоров содержатся в этом смешанном договоре. Кто-то из авторов считает, что договор содержит в себе элементы договора перевозки, мены и иррегулярного хранения[[24]](#footnote-24) или это совокупность договора транспортной экспедиции и возмездного оказания услуг[[25]](#footnote-25).

Наибольшей популярностью пользуется мнение о том, что данный смешанный договор содержит в себе элементы договора мены и оказания услуг.

Исходя из договора мены, можно «выявить обладателя права собственности на нефть, переданную отправителем в систему магистральных нефтепроводов. Данный вопрос возникает в связи с "обезличиванием" нефти в нефтепроводе, исчезновении, по сути, индивидуально-определенной вещи - нефти отправителя в том виде, как она была передана в систему АК "Транснефть". А соответственно позволяет нам определить и лицо, на котором лежат риски, связанные с количеством нефти, переданным в систему отправителем»[[26]](#footnote-26).

Однако следует указать, что если квалифицировать рассматриваемый нами договор, как договор мены, то каким образом можно объяснить тот факт, что в рамках данного договора стороны обмениваются одной и той же вещью, которая обладает одинаковыми свойствами и характеристиками. Хотя если вспомнить тот факт, что нефть транспортируемая смешивается с другой нефтью и при этом образовывает некий третий продукт, третью нефть, то данный факт еще можно как то объяснить. Но как объяснить то, что четко прослеживается разница в объеме, в количественном составе обмениваемой вещи. Изначально договаривались обменять одну вещь на другую, а в итоге получилось, что передавали тысячу литров нефти, а получили, грубо говоря, восемьсот литров из-за издержек в виде закипаний нефти к трубопроводу и так далее. Отнесение договора на оказание услуг транспортировки нефти по магистральным нефтепроводам к договору мены побуждает некоторые вопросы, на которые ответа однозначного дать нельзя.

Вернемся к вопросу о публичности договора оказания услуг транспортировки нефти по магистральным трубопроводам. Как раннее указывалось, являясь субъектом естественных монополий, ПАО «Транснефть» и исходя из ФЗ «О защите конкуренции», обязаны заключать договор со всеми, кто имея технические возможности к подключению к магистральным объектам, обратится в данную трубопроводную организацию.

Однако если исходить из классического понимания договора оказания услуг, то согласно ст. 782 ГК РФ, заказчик, который возместит расходы компании оказывающей услуги вправе отказаться от исполнения договора. Также исполнитель вправе отказаться от исполнения договора, если возместит полностью убытки заказчика. В поддержку этой статьи, Высший Арбитражный Суд Российской Федерации указал, что данная статья является императивной и стороны в своем соглашении не могут ограничить друг друга в этом отказе[[27]](#footnote-27).

Как уже упоминалось выше, упомянутый нами публичный договор расходится с данной позицией ВАС РФ и не может быть расторгнут исполнителем. В поддержку ограничения в отказе от исполнения договора на оказание услуг высказался Конституционный Суд РФ, который все же указывает на то, что в рамках публичного договора возможно исключение в праве на отказ от исполнения договора[[28]](#footnote-28).

Однако, не смотря на это, некоторые исследователи все же поддерживаются той точки зрения, что договор транспортировки нефти классифицируется, как договор возмездного оказания услуг. Например, Е.А. Гаврилина во многих своих исследовательских работах так и указывает, что договор транспортировки нефти является классическим примером договора возмездного оказания услуг. Разбирая пример с отказом от исполнения договора, можно прийти к выводу, что концепция ошибочна.

В данном случае подчеркивается, что в силу публичности данного договора, трубопроводная организация не будет иметь возможности отказаться от его исполнения. Однако как же быть тогда с ситуацией, когда инициатором отказа от исполнения будет являться заказчик. Анализируя на эту тему, мы придем к выводу, что у заказчика права на односторонний отказ от исполнения договора имеется. В данном случае следует акцентировать внимание на том, что такая возможность отправителя приведет к определенным трудностям у трубопроводной организации, ведь состоялся сложный процесс в виде технологического присоединения. Получается, что и затраты сторона воспользовавшись данным правом понесет большие затраты.

Если проанализировать существующий массив постановлений касающихся транспортировки нефти, то можно резюмировать, что ни одно правило или положение не предусматривает право на односторонний отказ от исполнения договора. Ни где не прописан специальный порядок либо причины, согласно которым можно отказаться от исполнения договора.

Также, рассматривая ситуацию с точки зрения квалификации этого договора, как договора перевозки, то односторонний отказ от исполнения договора вообще будет невозможен со ссылкой на ст.782 ГК РФ.

Исходя из этого, мы приходим к выводу, что на сегодняшний день в российской юридической литературе существуют различные подходы о юридической природе договора транспортировки нефти по магистральным трубопроводам. Каждая из позиций достаточно обоснована и имеем законодательное подкрепление. Как уже отмечалось, договор можно отнести к договору мены, поставки, перевозки, возмездного оказания услуг и так далее. Однако существуют некоторые особенности, которые нам не позволяют окончательно отнести его к тому или иному виду договоров.

В частности по причине того, что нефть в процессе транспортировки смешивается и образует при этом некую «третью субстанцию», а также являясь по своей природе публичным, договор транспортировки нефти не дает возможности реализовать право на односторонний отказ исполнителю услуг. Либо то, что не может быть мены там, где количество и качество передаваемого и получаемого продукта отличается. А также, нельзя относить этот договор к договору энергоснабжения, ведь в процессе транспортировки нефти, нефть не потребляется, а транспортируется в определенном объеме и при определенном давлении. Эти и другие особенности позволяют нам сделать вывод о том, что возможно, этот договор особенный, который невозможно отнести к тому или иному договору по тем или иным критериям.

Ввиду перечисленных особенностей, по нашему мнению, договор транспортировки нефти является по своей юридической природе отдельным самостоятельным договором, не относящимся ни к одному из перечисленных.

Если проанализировать типовой договор транспортировки нефти по магистральным трубопроводам ПАО «Транснефть», то можно сформулировать следующее понятие этого договора. По договору на оказание услуг транспортировки нефти, «Транснефть обязуется оказать Грузоотправителю услуги по Транспортировке Нефти, принадлежащей Грузоотправителю на праве собственности или на ином законном основании, в том числе в смеси с Нефтью других Грузоотправителей по системе магистральных трубопроводов Российской Федерации, а Грузоотправитель обязуется оплатить оказанные ему услуги в порядке и сроки, установленные настоящим Договором»[[29]](#footnote-29).

В данном понятии есть очень важный пункт, который указывает все же на особенность транспортируемой смеси. То есть на то, что транспортируемый груз имеет особенность смешиваться в процессе транспортировки и при этом образует новый объект регулирования.

Исходя из этого, можно сформулировать свое понятие договора. По договору транспортировки нефти по магистральным трубопроводам, грузоотправитель обязуется передать нефть, оплатить транспортировку и организовать получение нефти «на выгоне», а транспортная компания в свою очередь обязуется принять и транспортировать ее по магистральному трубопроводу, в том числе со смесью других грузоотправителей в срок предусмотренный договором.

**§ 2.2. Порядок заключения и элементы договора транспортировки нефти посредством магистральных трубопроводов**

Мы определились с правовой природой договора транспортировки нефти по магистральным трубопроводам, теперь следует рассмотреть порядок заключение такого договора.

Выше уже было указано на то, что договор транспортировки нефти по магистральным трубопроводам является публичным для транспортной организации, а это значит, что и порядок заключения в данном случае отличается от классической последовательности, где заключение соглашения исходит от волеизъявления двух сторон.

При такой форме заключения договора следует отметить то, что сторона, которая обязана заключить договор не по своей воле, меняет свое правовое состояние, приобретая при этом определенные обязанности, и таким образом она вынуждена произвести специальные действия для надлежащего исполнения этого договора.

Публичным данный договор признан непосредственно ФЗ «О естественных монополиях» и ГК РФ. Помимо этого, Правительство Российской Федерации, основываясь на своих полномочиях, может издавать специальные правила, регулирующие порядок, согласно которому будет заключаться договор, а также специальные условия его исполнения.

Одним из примеров являются Правила обеспечения недискриминационного доступа к услугам естественных монополий по транспортировке нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам Российской Федерации. Наперекор принципу свободы договора, установленному ГК РФ, в рамках этих правил предусмотрен специальный порядок, согласно которому стороны могут заключить договор транспортировки нефти по магистральным трубопроводам.

Для заключения этого договора, стороне обратившейся в транспортную компанию, следует подать заявку, которая будет содержать в себе:

- планируемые сроки начала и окончания поставок нефти (нефтепродуктов);

- предполагаемые пункты отправления;

- предполагаемые пункты назначения или перевалки на другие виды транспорта;

- количество поставляемой нефти (нефтепродуктов).

Однако недостаточно просто отправить заявку с перечисленными сведениями, к ней также нужно приложить специальные документы:

- документы, подтверждающие право собственности или иное законное основание на нефть (нефтепродукты), в том числе возникающее в будущем;

- документы, подтверждающие участие заявителя в биржевой торговле при покупке или продаже нефти (нефтепродуктов) на товарной бирже, на количество нефти (нефтепродуктов), в отношении которого подается заявка;

- нотариально заверенные копии лицензий на право пользования недрами кроме заявителей – участников биржевой торговли;

- паспорт качества нефти;

- документы, подтверждающие соответствие нефтепродуктов установленным требованиям в области технического регулирования;

- выписка из реестра учета нефтеперерабатывающих заводов в Российской Федерации или выписка из реестра субъектов предпринимательской деятельности, осуществляющих добычу нефти, кроме заявителей – участников биржевой торговли.

При этом хотелось бы отметить, что ненадлежащее оформление заявки или непредставление одного из документов, является основанием для возврата документов контрагентом, а как следствие отказом в заключении договора. Это право трубопроводной организации, которое предоставляется законодателем. Но при этом, указывается, что если все же сторона предоставляет надлежаще оформленную заявку и документы, контрагент не имеет права отказаться от их приема.

Дальнейшие действия оператора, после того, как он принял документы от обратившейся к ней стороны, также отражены в данных правилах. В правилах говориться, что после того, как оператор рассмотрел заявку, он должен направить извещение и принятом решений обратившейся стороне до 20 ноября предшествующего году транспортировки нефти. Это извещение содержит в себе решение об удовлетворении заявки в полном или частичном объеме или решение об отказе в удовлетворении заявки от стороны, обратившейся к оператору.

В первом случае, когда оператор отправляет извещение об удовлетворении, он обязан приложить подписанный проект договора в двух экземплярах. Однако следует сделать оговорку, что ПАО «Транснефть», например, делает три экземпляра договоров. Один оставляет себе, второй у грузоотправителя, а третий у Налоговой Инспекции РФ с целью подтверждения ставки на НДС.

После получения положительного ответа и подписанного проекта договоров, потребитель рассматривает договор на предмет удовлетворения его условий и сроков, и если отсутствуют какие либо замечания или дополнения, он подписывает оба экземпляра и один из них возвращает оператору. Договор считается заключенным с момента его подписания потребителем.

Во втором случае, когда отсутствует возможность из-за технологических особенностей в виде недостаточной пропускной способности магистрального трубопровода, оператор направляет извещение потребителю о частичном удовлетворении заявки.

Хотелось бы подчеркнуть, что эти правила действуют для всех субъектов естественных монополий, которые оказывают услуги по транспортировке нефти по магистральным трубопроводам. А на основании Приказа ФСТ России, к ним относятся: ПАО «Саханефтегазсбыт»; ПАО «Транснефть» и все ее дочерние организации; НАО «ТНП Брянск» и ООО «Нефтетранспортная компания».

В отношении ПАО «Транснефть» следует подчеркнуть один очень интересный факт, который отражен в особенностях порядка заключения договора. Если исходить из типового договора оказания услуг по транспортировки нефти с этой организацией, то можно прийти к выводу, что у них существует два вида договоров. Первый договор не отличается от того, о котором мы говорили выше. Это классический пример договора на оказание услуг транспортировки нефти по магистральным трубопроводам, он заключается на год и содержит общие условия для его исполнения. А второй вид соглашения отличается тем, что он заключается на транспортировку конкретной партии нефти. При заключении договора транспортировки конкретной партии нефти по магистральным трубопроводам, потребителем передается заказ и маршрутное поручение трубопроводной организации. Иными словами, если проанализировать эту вторую конструкцию договора, то можно прийти к выводу, что она очень похожа на договор перевозки груза и его организации, который закреплен в ст., 798 ГК РФ.

Таким образом, ПАО «Транснефть» расширило урегулированное законодателем поле для заключения договора транспортировки нефти и внесло свои собственные корректировки, которые в первую очередь не противоречат закону, а во-вторых, дают потребителю выбор.

Анализируя на тему заключения договора, следует также особое внимание уделить его элементам. Во-первых, рассмотрим круг лиц, между которыми заключается договор транспортировки нефти по магистральным трубопроводам.

**1. Транспортирующая организация**. Особенность данного субъекта отношений по договору транспортировки нефти посредствам магистральных трубопроводов состоит в том, что он должен являться собственником трубопроводов, или владеть трубопроводом на других законных основаниях.

Необходимо подчеркнуть, что законодатель не дает нам легального определения данному понятию. Если исходить из анализа различных нормативно-правовых актов, которые каким либо образом затрагивают данную область, то можно прийти к выводу, что транспортирующая организация, это юридическое лицо, которое владеет системой магистральных нефтепроводов с целью транспортировки нефти грузоотправителем

Если касаться вопроса о транспортирующей организации, которая владеет системой магистральных нефтепроводов на территории Российской Федерации и от ее имени, то в ее лице выступает ПАО «Транснефть». Данное акционерное общество было образовано в 1993 году по Указу Президента РФ от 17 ноября 1992 г[[30]](#footnote-30). Главным образом компания создалась согласно Постановлению Правительства РФ от 14 августа 1993 г. №810 «Об учреждении акционерной компании по транспорту нефти «Транснейть».

Необходимо подчеркнуть, что согласно Указу Президента №327 «О первоочередных мерах по совершенствованию деятельности нефтяных компаний», в первую очередь было поручено Правительству повысить капитал ПАО «Транснефть» за счет федеральной собственности акций. Исходя из этого, можно прийти к выводу, что ПАО «Транснефть» выступает стопроцентным участником всех нефтепроводных предприятий, это также подтверждается тем, что организация внесена в реестр субъектов естественных монополий[[31]](#footnote-31).

**2.Грузоотправитель нефти.** Если исходить из типового договора транспортировки нефти посредством магистральных трубопроводов, то услугами ПАО «Транснефть» пользуются отправители, которые именуются грузоотправителями.

Согласно Методологическому обеспечению учета нефти при ее транспортировке по системе магистральных нефтепроводов, грузоотправителем является – «сторона по договору об оказании услуг по транспортировке нефти»[[32]](#footnote-32). Помимо этого, грузоотправитель нефти выступает в качестве субъекта договора на транспортировку нефти. Однако следует отметить, что в данном случае речь идет не обо всех перечисленных в первой главе способах транспортировки нефти по трубопроводам. Так, законодательство обходит стороной грузоотправителя в качестве субъекта договора транспортировки нефти посредством промысловых нефтепроводов.

Если касаться вопроса о транспортировке нефти посредствам магистральных нефтепроводов, ту тут действует Положение о приеме и движении нефти, которое в качестве грузоотправителя рассматривает только производителя нефти. Важно отметить также тот факт, что в качестве производителя выступают компании, которые осуществляют фактическую добычу нефти, и выполняют ее на легальном основании (лицензии).

Помимо всего прочего, следует отметить, что Федеральным Законом «О естественных монополиях» ограничен субъектный состав правоотношений по транспортировке нефти в случаях ее экспорта посредствам магистральных нефтепроводов. Законом устанавливается, что в качестве одной из сторон выступает АК «Транснефть», а другая сторона, то есть грузоотправитель, является производителем нефти, осуществляющий добычу нефти согласно специальной лицензии.

Хотелось бы отметить, что вопросы касающиеся транспортировки нефти посредством магистральных нефтепроводов стали регулироваться на законодательной основе с 2009 года. До этого времени деятельность регулировалась внутренним регламентом ПАО «АК «Транснефть». Причинами принятия данной нормативно-правовой базы явились проблемы, которые выражались в финансовом и технологическом характере.

**2.Грузополучатель нефти.** Согласно тем же методологическим обеспечениям, грузополучателем является «организация, являющаяся получателем нефти в пункте назначения и подписывающая акты приема-сдачи»[[33]](#footnote-33). Также, получатель нефти не является стороной договора транспортировки нефти посредством магистральных трубопроводов. Сам договор транспортировки нефти по магистральным нефтепроводам определяется для получателя небольшой объем прав и обязанностей. Это касается вопроса о получении нефти и обязанности по подписании актов приема-сдачи нефти в пункте назначения. В тоже время обязанность по принятию нефти возлагается на грузоотправителя. В данном случае этот факт является вполне обоснованным, ведь одно и то же лицо в данных правоотношениях может выступать в качестве получателя и грузоотправителя.

Исходя из общих правил, содержанием договора являются его общие и специальные условия. С.Л. Ситников считает, что «фактически, именно содержание договора предопределяет отнесение данного договора к конкретному типу (например, договор по отчуждению имущества или по передаче его в пользование), а также виду (например, договор купли-продажи или договор оказания услуг). Таким образом, именно эти условия и раскрывают суть самого договора и его правовую природу.

**Предметом** договора являются сами «услуги по транспортировке нефти посредством магистральных трубопроводов». Под транспортировкой законодатель понимает «услуги по выполнению заказа и диспетчеризации, обеспечению приема, перекачки, перевалки, слива, налива и сдачи нефти грузоотправителя».

Особое внимание следует уделить **существенным условиям договора**. Хотелось бы отметить, что в силу ГК РФ, отсутствие одного из существенных условий в договоре может привести к основанию для признания его незаключенным. К существенным условиям согласно Правилам обеспечения недискриминационного доступа относятся:

- порядок приема, транспортировки и сдачи нефти (нефтепродуктов);

- количество и качество подлежащей транспортировке нефти (нефтепродуктов);

- пункты отправления и пункты назначения; - порядок оплаты услуг по транспортировке нефти (нефтепродуктов) потребителем;

- права и обязанности сторон договора;

- порядок урегулирования споров;

- обстоятельства непреодолимой силы (форс-мажор);

- ответственность сторон за неисполнение либо ненадлежащее исполнение условий договора;

- порядок корректировки количества и качества подлежащей транспортировке нефти (нефтепродуктов), сроков начала и окончания поставок нефти (нефтепродуктов), пунктов отправления и пунктов назначения, а также порядок осуществления контроля за состоянием и применением узлов учета нефти (нефтепродуктов).

К обязанностям потребителя относятся:

- обеспечивать соответствие предназначенной для транспортировки нефти (нефтепродуктов) требованиям технических регламентов, стандартов и технических условий;

- обеспечивать сдачу нефти (нефтепродуктов) для транспортировки по магистральному трубопроводу в пунктах отправления по характеристикам, указанным в паспорте качества нефти и документах, подтверждающих соответствие нефтепродуктов установленным требованиям в области технического регулирования, а также в количестве и сроки, которые предусмотрены договором;

- обеспечивать прием нефти (нефтепродуктов) из системы магистральных трубопроводов в пунктах назначения в соответствии с условиями договора;

- обеспечивать учет нефти (нефтепродуктов) в приемо-сдаточном пункте;

- информировать оператора в установленные договором сроки об аварийных ситуациях, обстоятельствах непреодолимой силы, о планово

- предупредительных ремонтах и других работах на своих объектах и о возможном изменении количества приема-сдачи нефти (нефтепродуктов) по сравнению с указанными в договоре, а также об иных действиях и событиях, препятствующих исполнению обязательств в соответствии с договором;

- оплатить оператору в порядке и сроки, которые предусмотрены договором, услуги по транспортировке нефти (нефтепродуктов) независимо от факта потребления таких услуг, за исключением случаев возникновения обстоятельств непреодолимой силы, предусмотренных законодательством Российской Федерации, помешавших потребителю сдать нефть (нефтепродукты) для транспортировки по магистральному трубопроводу в пунктах отправления в количестве и сроки, которые предусмотрены договором.

В свою очередь оператор обязуется:

- принять нефть (нефтепродукты) в количестве, указанном в договоре, в пункте отправления;

- осуществить транспортировку нефти (нефтепродуктов) до пункта назначения или перевалки на другие виды транспорта в соответствии со схемой нормальных (технологических) грузопотоков нефти;

- обеспечить учет нефти (нефтепродуктов) в пункте отправления, пункте назначения или перевалки на другие виды транспорта;

- сдать нефть (нефтепродукты) по характеристикам в количестве и сроки, которые предусмотрены условиями договора и настоящими Правилами, в пункте назначения или перевалки на другие виды транспорта;

- информировать потребителей в установленные договором сроки об изменении режима работы, в том числе об аварийных ситуациях, планово- предупредительных ремонтах и других работах на объектах магистрального трубопровода, обстоятельствах непреодолимой силы, а также о других действиях и событиях, препятствующих исполнению обязательств в соответствии с договором.

В качестве прав оператора приведено следующее:

- привлекать к исполнению обязательств по договору третьих лиц, имеющих необходимые разрешительные документы на осуществление соответствующих видов деятельности;

- осуществлять контроль за состоянием и применением узлов учета нефти (нефтепродуктов), принадлежащих заявителю, в установленном договором порядке.

Следует отметить, что и в разделе прав и обязанностей сторон по типовому договору ПАО «Транснефть» есть некоторые особенности. В своих договорах кроме указанных в Правилах обязанностей, ПАО «Транснефть» указывает также то, что отправитель нефти обязан предоставить месячную заявку, в которой будет отображено то количество нефти, которое будет транспортироваться в следующем месяце. Месячная заявка должна быть передана ПАО «Транснефть» до 15 числа месяца предшествующего транспортировки нефти.

Помимо этого, отправитель должен также предоставить заказы и прилагающие к ним документы, которые в дальнейшем понадобятся для заполнения маршрутных поручений. А также не отзывать грузосопроводительные документы на Транспортировку Партии нефти после выпуска Транснефтью Маршрутного поручения, если данная Партия нефти оформлена Актами приема-сдачи нефти в Пунктах назначения.

В свою очередь, транспортная компания в лице ПАО «Транснефть» и ее дочерние организации обязуются на основании представленных Грузоотправителем Грузосопроводительных документов, в объеме согласованной Месячной Заявки (Корректировки/Оперативной корректировки), производить выдачу Заданий на платеж и оформление Маршрутных поручений. Выпуск Маршрутного поручения производится Транснефтью не позднее 3-х рабочих дней с момента получения от Грузоотправителя установленного договором пакета документов и выполнения условий. При поставках Нефти за пределы территории Российской Федерации выпуск Маршрутного поручения производится после его согласования с государственным органом таможенного регулирования.

Следует подчеркнуть, что договором между «Транснефть» и грузоотправителем предусмотрено то, что транспортная компания несет ответственность за сохранность груза. Иными словами, организация перекладывает на себя риск случайной гибели нефти. Однако следует отметить, что, не смотря на такое условие, к «Транснефть» не переходит право собственности на транспортируемую нефть, как сказано в ст., 211 ГК РФ.

Также, согласно типовому договору, ПАО «Транснефть» имеет право

не оказывать услуги по Транспортировке Нефти в случае отсутствия оригинала Месячной Заявки по состоянию на 1 (Первое) число месяца Транспортировки, о чем Транснефть информирует Грузоотправителя посредством телефонной, факсимильной связи или телеграммой не позднее первого числа месяца Транспортировки. А также имеет право отказать Грузоотправителю в приеме Нефти в случаях:

- несоответствия качества Нефти требованиям, изложенным в договоре;

- отсутствия Месячной Заявки, либо предоставления ее с нарушением срока, установленного договором;

- полностью, или, если Стороны придут к соответствующему соглашению, частично;

- неисполнения Грузоотправителем нормативно-технической документации, регламентирующей работу ПСП и СИКН, включая регламент взаимоотношений, соглашения о порядке приема-сдачи, инструкции по эксплуатации СИКН;

- необеспечения Грузоотправителем приема Нефти в Пункте назначения.

Помимо этого также имеет право отказать Грузоотправителю в согласовании запроса, в случае, если Нефть, оформленная Маршрутным поручением, в полном объеме принята Грузоотправителем (Грузополучателем) по Актам приема-сдачи нефти в Пункте назначения и приостановление действия/отзыв Маршрутного поручения может повлечь нарушение режимов перекачки.

Следующим правом, которым обладает ПАО «Транснефть» по типовому договору является то, что организация может инициировать проверки технического состояния Подводящих трубопроводов и ПСП, принадлежащих Грузоотправителю. Грузоотправитель-собственник Подводящих трубопроводов в свою очередь обязан обеспечить проведение проверки и доступ представителей Транснефти на проверяемые объекты, направить своих представителей для участия в такой проверке. По требованию любой из Сторон при проведении проверки могут присутствовать представители государственных надзорных органов, присутствие которых обеспечивает Сторона, заявившая требование об их участии. Неявка представителей Сторон или государственных надзорных органов не препятствует проведению проверки.

Транспортная организация согласно типовому договору также оставляет за собой право приостановить оказание услуг по Транспортировке Нефти на условиях настоящего Договора без возмещения каких-либо убытков Грузоотправителя, предварительно в письменной форме уведомив последнего, в следующих случаях:

а) прекращение действия (аннулирование) лицензии Грузоотправителя (Производителя) на право пользования недрами в связи с истечением срока ее действия или по иным основаниям;

б) прекращение права собственности Грузоотправителя (Производителя) или иного законного основания для распоряжения Нефтью;

в) исключение Грузоотправителя (Производителя) из реестра субъектов предпринимательской деятельности, осуществляющих добычу нефти;

г) наступление иных обстоятельств, при наличии которых на момент рассмотрения заявки Грузоотправителя на получение услуг по транспортировке нефти Транснефть отказала бы Грузоотправителю в заключении договора в соответствии с требованиями нормативных правовых актов, регулирующих порядок оказания услуг по транспортировке нефти по магистральным трубопроводам. При этом согласно типовому договору, если появятся между сторонами споры, которые они не смогут урегулировать самостоятельно в претензионном порядке, такие споры решаются в Арбитражном суде города Москвы.

Исходя из вышеизложенного, можно прийти к выводу, что такая область энергетики, как транспортировка нефти является достаточно самостоятельной ведь каждый этап транспортировки нефти имеет свою особенность, которая не может регулироваться общими для энергетического права нормами.

В данном параграфе мы указали, что в отличие от общих правил заключения договоров, предусмотренных гражданским кодексом, договор транспортировки нефти по магистральным трубопроводам заключается в особом порядке, который указан в Правилах обеспечения недискриминационного доступа. Помимо этого, Правилами установлены специальные условия, права и обязанности для заключения договора, которые позволяют прийти к выводу о том, что область транспортировки нефти является самостоятельным объектом регулирования в сфере энергетики и требует особого внимания со стороны законодателя.

Эти правила установлены для того, чтоб с одной стороны субъект естественных монополий не пользовался своим доминирующим положением, а потребитель, с другой стороны, обращаясь к транспортной компании, соблюдал все условия предусмотренные законом. На наш взгляд, при таком законодательном регулировании учитывается баланс интересов для всех участников правоотношений в сфере транспортировки нефти по магистральным трубопроводам.

Помимо этого, проанализировав типовые договоры транспортировки нефти по магистральным трубопроводам, заключаемые между ПАО «Транснефть» и их контрагентами, мы пришли к выводу, что организация предлагает 2 вида договоров. Один заключается в обычном режиме, согласно которому транспортируется нефть в определенном объеме и в оговоренные сроки. Другой договор заключается на транспортировку определенной партии нефти, которая не может быть смешана с нефтью других отправителей. Каждый из договоров имеет общие условия, которые предлагает законодатель и специальные, которые разработаны юристами ПАО «Транснефть». В данном случае мы видим, как свобода договора может повлиять на судьбу отношений складывающихся в процессе транспортировки нети. Если, к примеру, в Правилах движения нефти указано, что транспортирующая организация может отказаться от заключения договора в случае непредставления определенных документов или ненадлежащее оформленной заявки, то ПАО «Транснефть» указывает, что дополнительным условием для отказа могут также служить несвоевременное предоставление заявки на транспортировку нефти на месяц вперед и так далее. Нельзя сказать, что ПАО «Транснефть» таким способом превышает свои полномочия, но круг условий, по которым организация имеет право отказать в исполнении договора достаточно ими расширен.

**Глава 3. Антимонопольное регулирование и судебная практика по договору транспортировки нефти по магистральным трубопроводам**

**§ 3.1 Антимонопольное регулирование отношений по договору транспортировки нефти по магистральным трубопроводам**

К основным законам в сфере антимонопольного регулирования транспортировки нефти по магистральным трубопроводам относятся: Федеральный закон от 26.07.2006г. № 135- ФЗ «О защите конкуренции; Федеральный закон от 17.08.1995г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях». В ФЗ «О естественных монополиях» транспортировка нефти по магистральным трубопроводам отнесена к естественным монополиям, что придает этой сфере особый статус и особое правовое положение.

В свою очередь, согласно ФЗ «О защите конкуренции» запрещаются действия (бездействие) занимающего доминирующее положение хозяйствующего субъекта, результатом которых являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности либо неопределенного круга потребителей, в том числе экономически или технологически не обоснованные отказ либо уклонение от заключения договора с отдельными покупателями (заказчиками) в случае наличия возможности производства или поставок соответствующего товара.

Авторы научной литературы делят данную сферу на 2 уровня. Первый уровень – это доступ к услугам по подключению объектов нефтедобычи, ко второму уровню относят право доступа к услугам по транспортировке нефти по магистральным трубопроводам.

В целях транспортировки нефти, объект нефтедобычи подключают к магистральному нефтепроводу. Данные отношения по подключению к нефтепроводу регулируются специальными Правилами подключения объектов нефтедобычи к магистральным нефтепроводам в Российской Федерации[[34]](#footnote-34). В Правилах подробно описан порядок, по которому осуществляется подключение. Согласно этому порядку необходимо:

1. Направить заявление о выдаче технических условий;
2. Осуществить выдача технических условий по запросу;
3. Заключить договор технического присоединения;
4. Провести определенные мероприятия по подключению объекта нефтедобычи к магистральному нефтепроводу;
5. Подписать акт о выполнении мероприятий по подключению объекта нефтедобычи к магистральному трубопроводу.

Все необходимые требования для заполнения заявления и предоставление документов устанавливающих правосубъектность заявителя, лицензии на право пользования недрами, для подключения объекта, указаны в данных правилах. Следует отметить, что в заявлении обязательно нужно указать на физико-химические параметры нефти, которые включают в себя кинематическую вязкость, плотность, значение, температура самой смеси и ее застывания. Это является одним из важных условий при заполнении заявки.

Далее, после предоставления заявления вместе с пакетом документов в трубопроводную организацию, осуществляется их рассмотрение в течение 45 дней. На основании рассмотрения выдается техническое условие или мотивированный отказ в выдаче. Отказ должен быть обоснованным по приведенным в Правилах основаниям. Министерство энергетики Российской Федерации по обращению заявителя проводит экспертизу на отказ в выдаче технических условий на подключение объектов нефтедобычи к магистральным нефтепроводам.

Важно в данном случае отметить, что срок рассмотрения заявления начинается с момента его получения транспортной организацией, а плата за выдачу технических условий не взимается. Технические условия заполняются согласно требованиям, в которых обязательно указывается количество нефти, протяженность магистральных нефтепроводов, количество перекачивающих станций, мероприятия по соблюдению экологической безопасности и так далее.

На основании выданного технического условия трубопроводной организацией, заявитель направляет уведомление о готовности их выполнения. После этого уже заключается договор на технологическое присоединение.

К существенным условиям договора относятся:

- технические условия, права и обязанности сторон по их соблюдению;

- сроки выполнения мероприятий по подключению объекта нефтедобычи к магистральному нефтепроводу и срок действия договора;

- размер платы за услуги по подключению объекта нефтедобычи к магистральному нефтепроводу, в том числе порядок расчета и оплаты таких услуг;

- ответственность сторон за несоблюдение условий договора;

- разграничение балансовой принадлежности и определение собственника объектов, созданных сторонами в целях обеспечения технологической возможности подключения объекта нефтедобычи и соблюдения единства магистральных нефтепроводов, а также эксплуатационной ответственности сторон.

После проведения определенных мероприятий указанных в Правилах, осуществляется прием нефти и заключается договор на оказание услуг по транспортировке нефти.

Обязательным условием для организации трубопроводного транспорта является то, что она должна обеспечить свободный доступ потребителей к информации о сведениях из реестра заявление о выдаче технических условий, перечень договоров со сроками их действия, а также информацию о мотивированном отказе в выдаче технических условий. Предоставление такой информации осуществляется посредством опубликования на своем официальном сайте в интернете.

Необходимо отметить, что так, как вопрос о подключении к магистральным трубопроводам независимых организаций не регулируется специальными законами, данные отношения урегулирован в ФЗ «О защите конкуренции», который запрещает злоупотребление доминирующим положением на товарном рынке.

Анализируя над вопросом о злоупотреблении положения на товарном рынке организаций трубопроводного транспорта, хотелось бы указать на Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 08.09.2009 № 6057//0995. В данном Постановлении поднимается вопрос о злоупотреблении доминирующим положением стороной, навязывающим специальные условия в договоре технологического присоединения к электрическим сетям.

ЗАО "Пензенская горэлектросеть" (сетевая организация) обратилось в Арбитражный суд Пензенской области с заявлением о признании недействительными решения УФАС и предписания от 17.06.2008 о прекращении нарушения антимонопольного законодательства. Антимонопольный орган исходил из того, что общество "Пензенская горэлектросеть" является субъектом естественной монополии в сфере оказания услуг по передаче электрической энергии; приказом антимонопольного органа от 27.04.2006 N 69 общество включено в Реестр хозяйствующих субъектов, имеющих на рынке определенного товара долю более 35 процентов, на товарном рынке услуг по передаче электрической энергии на территории города Пензы, охваченной присоединенными муниципальными сетями, - долю более 65 процентов.

Выданные технические условия содержали положения, предусматривающие проведение обществом "Домостроитель" и товариществом "Львовский" как заказчиками ряда строительно-ремонтных работ на сетях инженерно-технического обеспечения, принадлежащих обществу "Пензенская горэлектросеть", обязанность передать в муниципальную собственность построенные ими электросетевые сооружения, а также указание на то, что они являются действительными только при получении заказчиками технических условий на электроснабжение в филиале сетевой компании Волги "Пензаэнерго".

Антимонопольный орган пришел к выводу о том, что общество "Пензенская горэлектросеть", злоупотребляя доминирующим положением на рынке услуг по передаче электрической энергии, навязывает обществу "Домостроитель" и товариществу "Львовский" невыгодные условия подключения к электрическим сетям, ущемляет их интересы, ограничивает конкуренцию на товарном рынке строительства жилья.

Решением от 17.06.2008 антимонопольный орган признал действия общества "Пензенская горэлектросеть" нарушением части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

Согласно предписанию антимонопольного органа от 17.06.2008 сетевой организации надлежало прекратить нарушение части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции; в срок до 15.07.2008 исключить из технических условий на электроснабжение жилых домов указанные положения как противоречащие действующему законодательству.

В свою очередь, Президиум ВАС РФ касательно вопроса о договорах технологического присоединения к электрическим сетям указал, что услуга по осуществлению сетевой организацией мероприятий по технологическому присоединению к ее электрическим сетям в отрыве от услуги по передаче электрической энергии, оказываемой этой сетевой организацией, самостоятельного значения не имеет.

При этом данная услуга может быть оказана только сетевой организацией, к электрическим сетям которой потребитель намерен подключить принадлежащие ему энергопринимающие устройства.

Согласно статье 4 Закона о защите конкуренции под товарным рынком понимается сфера обращения товара (объекта гражданских прав, предназначенного для продажи, обмена или иного введения в оборот), который не может быть заменен другим товаром, или взаимозаменяемых товаров, в границах которой (в том числе географических) исходя из экономической, технической или иной возможности либо целесообразности приобретатель может приобрести товар, и такая возможность либо целесообразность отсутствует за ее пределами.

Передача электрической энергии неразрывно связана с технологическим присоединением к электрическим сетям, мероприятия по технологическому присоединению к электрической сети осуществляются непосредственно с целью последующей передачи электрической энергии для потребителя (технологическое присоединение является обязательной составной частью единого технологического процесса по оказанию услуг по передаче электрической энергии). Возможность заключения договора на передачу электроэнергии обусловлена необходимостью заключения обязательного для сетевой организации договора на технологическое присоединение.

Следовательно, технологическое присоединение не образует отдельного вида экономической деятельности, является нераздельной частью рынка передачи электрической энергии, в связи с чем не составляет самостоятельного товарного рынка[[35]](#footnote-35).

Исходя из этого, следует, что отказ в осуществлении технологического присоединения к электрической сети квалифицируется как злоупотребление доминирующим положением на рынке услуг по передаче электрической энергии. Но не на рынке технологического присоединения к электрическим сетям.

В таком случае можно прийти к выводу, что при возникновении аналогичных дел, стороне следует главным образом доказать доминирующее положение на рынке по передаче электроэнергии.

Если такая ситуация возникнет на стороне технологического присоединения к магистральным нефтепроводам, то в данном случае можно также применить вышеизложенную позицию ВАС. Представляется, что при обращении в суд, истец может указывать на злоупотребление доминирующим положением на товарном рынке транспортировки нефти по магистральным трубопроводам при заключении договора технологического присоединения к ним.

Помимо этого следует отметить, что сторона договора технологического присоединения к магистральным трубопроводам может навязывать невыгодные условия договора, а это исходя из п.3 ст. 10 ФЗ «О защите конкуренции» выступает в качестве злоупотребления доминирующим положением хозяйствующего субъекта.

В качестве примера может служить решение ФАС РФ, где антимонопольный орган говорит, что понуждение потребителей к оплате услуг по выдаче заключений о технической возможности подачи природного газа газотранспортной организацией является формой навязывания невыгодных условий, которая препятствует потребителю пользоваться газом на основании заключаемых в соответствии с действующим законодательством договоров, и является нарушением пункта 3 части 1 статьи 10 Закона N 135-ФЗ.

Также обществу выдано предписание, согласно которому общество обязано выдавать организации-потребителю документ о согласовании использования природного газа, который ей необходим для получения у уполномоченного органа исполнительной власти Санкт-Петербурга разрешения на использование природного газа в качестве основанного вида топлива, без взимания платы.

При этом суд указал, что транспортировка газа неразрывно связана с согласованием технической возможности поставки газа. Согласование технической возможности поставки природного газа осуществляется непосредственно с целью обеспечения возможности последующей транспортировки газа для потребителя, то есть является обязательной составной частью единого технологического процесса по транспортировке газа[[36]](#footnote-36).

Следует также отметить, что при заключении договора об оказании услуг транспортировки по магистральным трубопроводам также возникают ситуации, при которых возможно установление злоупотребление доминирующим положением хозяйствующим субъектом.

В качестве примера может служить решение суда, в котором сторона уклонялась от заключения договора транспортировки газа, не смотря на то, что технически существовала возможность это сделать. В данном деле указывается, что газотранспортная организация в лице ПАО «Газпром» отказала в заключении договора на оказание услуг по транспортировке газа аргументировав это тем, что они не могут обеспечить гарантированную поставку газа до запрашиваемой газотранспортной системы.

Опираясь на законы, антимонопольная служба и суд указали, что таких оснований для отказа в доступе нормативными правовыми актами, регулирующими доступ к газотранспортной системе ОАО «Газпром», не предусмотрены, и более того они не подтверждаются материалами дела[[37]](#footnote-37).

Таким образом, следует прийти к выводу, что при возникновении такой ситуации на рынке транспортировки нефти, решение антимонопольной службы и суда может быть аналогичным. Незаконный отказ в заключении договора на оказание услуг по транспортировке нефти по магистральным трубопроводам, может признаться злоупотреблением доминирующим положением.

Помимо этого, необходимо уделить внимание вопросу об антимонопольном регулировании в сфере раскрытия информации о деятельности субъектов естественных монополий. Выше мы уже отмечали, что согласно ФЗ «О естественных монополиях», транспортирующая организация является субъектом естественных монополий. На основании этого существуют специальные стандарты, которые установлены Постановлениями Правительства Российской Федерации от 29.10.2010г. № 872309[[38]](#footnote-38) и от 18.10.2010г. № 844310[[39]](#footnote-39). Согласно ст. 8-1, стандарты раскрытия информации должны обеспечивать:

- доступность раскрываемой информации для неограниченного круга лиц, включая особенности раскрытия информации на территориях, на которых отсутствует доступ к сети "Интернет";

- прозрачность деятельности субъектов естественных монополий при производстве регулируемых товаров (выполнении работ, оказании услуг);

- открытость регулирования деятельности субъектов естественных монополий;

- публичность условий реализации регулируемых товаров (работ, услуг) для потребителей (цена, качество, доступность, надежность);

- неограниченность доступа потребителей к регулируемым товарам (работам, услугам);

- публичность при разработке, согласовании, принятии и реализации инвестиционных программ (проектов инвестиционных программ).

Данные стандарты в обязательном порядке утверждаются Правительством Российской Федерации. Следует также отметить, что все изменения и дополнения также вносятся в опубликованный раннее материал и подлежат утверждению.

Помимо этого, раскрытию также подлежит информация:

- о тарифах на услуги по транспортировке (с детализацией каждой составляющей тарифа), в отношении которых осуществляется государственное регулирование, с указанием источника официального опубликования решения регулирующего органа об установлении тарифов;

- об основных показателях финансово-хозяйственной деятельности в сфере оказания услуг по транспортировке (включая структуру основных производственных затрат на оказание регулируемых услуг);

- об основных потребительских характеристиках регулируемых услуг субъектов естественных монополий и их соответствии государственным и иным утвержденным стандартам качества;

- о наличии (отсутствии) технической возможности доступа к регулируемым услугам по транспортировке;

- о регистрации и ходе реализации заявок на доступ к услугам по транспортировке нефти и нефтепродуктов и заявок на подключение (подсоединение) к магистральному трубопроводу субъектов естественных монополий;

- об условиях, на которых осуществляется оказание регулируемых услуг по транспортировке субъектами естественных монополий и (или) подключение (подсоединение) к магистральному трубопроводу субъектов естественных монополий;

- о порядке выполнения технологических, технических и других мероприятий, связанных с подключением (подсоединением) к магистральному трубопроводу субъектов естественных монополий;

- об инвестиционных программах (о проектах инвестиционных программ);

- о способах приобретения, стоимости и об объемах товаров, необходимых для оказания услуг по транспортировке.

Согласно ст. 19.8.1. КоАП РФ, непредоставление сведений о своей деятельности, неопубликование, если опубликование и (или) предоставление таких сведений являются обязательными в соответствии с законодательством Российской Федерации, а равно нарушение установленных стандартов раскрытия информации о регулируемой деятельности субъектов естественных, влечет наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от пяти тысяч до двадцати тысяч рублей; на юридических лиц - от ста тысяч до пятисот тысяч рублей. А совершение данного административного правонарушения должностным лицом, ранее подвергнутым административному наказанию за аналогичное административное правонарушение, влечет дисквалификацию на срок от одного года до трех лет.

Помимо этого хотелось бы также уделить внимание вопросу о тарифном регулировании в сфере оказания услуг по транспортировке нефти по магистральным трубопроводам.

Так, в соответствии со ст. 6 ФЗ «О естественных монополиях», важным методом регулирования отношения субъектов естественных монополий является тарифное регулирование государственными органами. На сегодняшний день, тарифное регулирования в области транспортировки нефти относится к деятельности Федеральной антимонопольной службы РФ. Правила определения цен на услуги и так далее установлены Постановление Правительства Российской Федерации от 04.09.2015г. № 941314. Данному Постановлению сопутствует ряд правил, к одним из них относится Правила государственного регулирования тарифов или их предельных уровней.

Также указывается, что процесс перемещения нефти включает в себя следующие основные операции:

- перекачка нефти по магистральному трубопроводу;

- выполнение заказа и диспетчеризация поставок нефти;

- перевалка, слив/налив, прием/сдача нефти[[40]](#footnote-40).

Важно отметить, что данные операции рассматриваются главным образом как единый неразрывный технологический процесс. А что касается сроков, на который устанавливаются тарифы, то тут необходимо подчеркнуть, что они должны пересматриваться раз в 12 месяцев. Это относительно планового пересмотра, внепланово пересмотр осуществляется при обращении субъекта по определенны требованиям.

В заключении, основываясь на проведенном анализе антимонопольного регулирования в сфере оказания услуг транспортировки нефти по магистральным трубопроводам, мы приходим к выводу, что если возникает вопрос о злоупотреблении полномочий на рынке технологического присоединения к магистральным трубопроводам, необходимо доказать доминирующее положение на товарном рынке в сфере транспортировки нефти. Помимо этого, важно отметить, что государство принимает все усилия, дабы установить прозрачность на рынке транспортировки нефти путем ввода специальных стандартов раскрытия информации. Также, на сегодняшний день Федеральная антимонопольная служба занимается установлением тарифов на технологическое присоединения и оказание услуг транспортировки нефти по магистральным трубопроводам, тем самым предупреждается злоупотребление доминирующим положением субъектов естественных монополий.

**§ 3.2 Судебная практика в сфере договорного регулирования транспортировки нефти по магистральным трубопроводам**

В данном параграфе мы попытаемся рассмотреть судебную практику, которая сложилась из-за споров сторон в момент заключения или исполнения договора транспортировки нефти по магистральным трубопроводам. Важно отметить, что от правильного заключения договора зависит его дальнейшая судьба. Так, в одном из судебных решений суд признал договор между сторонами не заключенным по причине того, что стороны не обозначили детально предмет своего соглашения.

Ситуация возникла в республике Хакасии. Согласно пункту 1.1 договора N 06-06-104 поставки нефтепродуктов от 20.06.2006 поставщик принимает на себя обязательство поставлять нефть и нефтепродукты, именуемые далее "товар", по номенклатуре, цене, качеству, в ассортименте и в количестве, согласованными сторонами в приложениях к настоящему договору, являющихся его неотъемлемой частью, а покупатель обязуется оплачивать товар в порядке и сроках, согласованных настоящим договором и приложениями к нему.

Таким образом, стороны пришли к соглашению, что номенклатура, цена, качество, ассортимент товара определяется в приложениях к договору.

По приложению N 1 поставщик обязуется поставить, а покупатель принять и оплатить следующий товар: нефть западно-сибирская в количестве 600 тонн в соответствии с согласованным паспортом качества, железнодорожным транспортом "франко-вагон" станция Минусинск, в течение 15 календарных дней с момента получения предоплаты. Цена товара на условиях поставки составляет 8 280 руб./т с НДС (18%).

Порядок указания качества нефтепродуктов установлен Государственным стандартом Российской Федерации "Нефть. Общие технические условия." (ГОСТ Р51858-2002), принятым и введенным в действие постановлением Госстандарта России от 8 января 2002 года N 2-ст.

Раздел 4 данного ГОСТа устанавливает, что по физико-химическим свойствам, степени подготовки, содержанию сероводорода и легких меркаптанов нефть подразделяют на 4 класса, 2 типа, 3 группы и 3 вида. Условное обозначение нефти состоит из четырех цифр, соответствующих обозначениям класса, типа, группы и вида нефти.

Указанные в приложении N 1 к договору (т. 1 л.д. 29) наименование и качество товара не соответствуют требованиям к обозначению наименования и качества нефти, установленных в ГОСТе.

Следовательно, стороны не согласовали условие о предмете договора.

Арбитражный суд Республики Хакасия, удовлетворяя исковые требования, пришел к выводу о том, что способ, которым стороны обозначили подлежащую поставке продукцию - нефть западно-сибирская, не позволяет сделать вывод о согласовании сторонами условия о предмете договора, являющегося существенным для договоров данного вида, поскольку, такой товар как нефть, чтобы его идентифицировать (индивидуально определить), должен иметь указания на класс, тип, группу и вид, в противном случае невозможно определить, о каком товаре идет речь[[41]](#footnote-41).

Приведенное судебное решение в качестве примера о согласовании сторонами товара договора указывает на то, что в договоре необходимо прописывать все необходимые качества сырья согласно требованиям закона. Вопрос о том, насколько данное решение получилось законно остается в воздухе. Рассматривать сложившуюся ситуацию ведь можно обсуждать и с ракурса п.1 ст. 2 ГК РФ, которая нам гласит главным образом об автономии сторон при заключении договора.

Исходя из данной статьи, можно прийти к выводу, что стороны договорились самостоятельно между собой и решили именно таким образом определить предмет своего договора, а государство в лице суда вмешалось и сказало, что таким образом определять предмет договора нельзя, и вообще на основании этого ваш договор не заключен. Ну а с другой стороны, государство не вмешалось бы, если не возникло далее вопросов у самих участников договора. Так что вопрос об определении нефти, как предмета договора остается за сторонами, однако во избежание таких последствий, лучше всегда договориться и детально идентифицировать нефть в договоре согласно ГОСТам.

Помимо этого, в данной работе поднимался вопрос об изменчивости объекта договора в процессе транспортировки. Были приведены мнения авторов о проблематике обозначения нефти, как объекта и перечислены различные виды и ее сорта в Российской Федерации.

Проанализировав некоторые особенности объекта договора, мы пришли к выводу, что при его исполнении сторонами, транспортируемая нефть различается по своим качествам. Сырье, которое сдается транспортирующей организации имеет определенные свойства, в процессе транспортировки смешиваясь с другой транспортируемой нефтью, оно приобретает другие качества, в результате грузополучатель получает некую третью субстанцию, которая по физическому составу уже отличается от первоначальной.

В связи с этим возник вопрос о том, каким образом нефть идентифицировать, как объект или в некоторых договорах, как предмет. Вопрос возникает главным образом по причине того, что от качества, происхождения и состава нефти зависит ее конечная цена на нефтепродукты. Решая этот вопрос, суды Российской Федерации попытались дать развернутый ответ.

В приведенном ниже судебном решении встает вопрос о товаре заменимого рода. Стороны соглашения договариваются по поводу того, как идентифицировать транспортируемую нефть. Проблема состояла в том, что обе стороны решили обозначить ее в договоре, как «Товарную нефть», а с определением ее запутались. Истец, который в будущем должен выступать в качестве грузоотправителя, утверждал, что под «Товарной нефтью» следует понимать ту нефть, которая будет отвечать требованиям ГОСТа Р 51858-2002 «Нефть», которую он подготовил для транспортировки конечному получателю.

Другая сторона, ответчик указал на то, что ему необходима нефть именно первой группы по ГОСТу Р 51858-2002. Суд апелляционной инстанции установил, что предложенная ответчиком редакция термина «Товарная нефть» договора отвечает обычаям делового оборота, в частности, ответчиком были предоставлены восемь аналогичных договоров, заключенных с другими юридическими лицами, осуществляющими транспортировку нефти первой группы качества.

Также суд второй инстанции пришел к выводу о том, что у исполнителя при транспортировке нефти первой группы отсутствует реальная возможность передавать по одной трубе одновременно нефть первой, второй и третьей групп качества

Следующий немаловажный вопрос, который поднимался в данной работе касается того количества нефти, которая в процессе транспортировки остается у транспортирующей организации. Раннее мы уже обсудили, что при транспортировке, нефть в определенных количествах залипает к трубопроводам и формируются остатки нефти у транспортной организации.

До того, как у ПАО «Транснефть» появился новый директор, остаточная нефть возвращалась отправителю за вычетом всех потерь и так далее. Но на сегодняшний день ситуация изменилась и трубопроводная организация после транспортировки устраивает ревизию по результатам которой все остатки сырья оставляют себе. Помимо этого, организация пыталась вернуть через суд те остатки нефти, которые ранее были переданы грузоотправителю.

Арбитражный суд г. Москвы удовлетворил требование истца к ОАО «АК Транснефть» о взыскании стоимости количества нефти, изъятой ответчиком незаконно в компенсацию объемов возвращенных ответчиком истцу экономии потерь за период с 1995г. по 1998гг., поскольку возврат объемов нефти, представляющих разницу между нормами естественной убыли при транспортировке и фактическими потерями нефти, был осуществлен в порядке, установленном Инструкцией по учету нефти 1995г[[42]](#footnote-42).

Другой позиции придерживается арбитражный суд по делу № А40- 24056/01-51-251148 от 24.08.2001г. В данном случае согласно условиям договора, передача нефти ответчиком осуществлялась на безвозмездной основе, не смотря на то, что при этом были нарушены некоторые статьи ГК РФ о запрете на дарение между коммерческими организациями.

В нарушение ст. 218 ГК РФ передача нефти осуществлялась безосновательно, а нормы абз.11-14 Инструкции 1995г. к моменту рассмотрения дела были признаны недействительными. Апелляционная инстанция согласилась с мотивами первой инстанции, указав, что поскольку возврат сэкономленной нефти не был предусмотрен Положением о приеме и движении нефти (утв. Приказом Минтопэнерго РФ от 05.10.1995г. № 208), то передача нефти осуществлялась безвозмездно.[[43]](#footnote-43) ФАС Московского округа отменил данные судебные акты по процессуальным основаниям и отправил дело на новое рассмотрение, при новом рассмотрении стороны заключили мировое соглашение[[44]](#footnote-44).

На сегодняшний день ПАО «Транснефть», а также ее дочерние организации при исполнении договора транспортировки нефти по магистральным трубопроводам не возвращают остаток нефти грузоотправителям.

Хотелось бы отметить, что данная ситуация выглядит достаточно странно. Хотя с другой стороны, если нет законодательного регулирования по данному вопросу, то стороны вправе поступать как им угодно исходя из договоренности.

Если немного углубиться и проанализировать каким образом решался вопрос при советской власти, то тут необходимо отметить следующее:

1. излишки груза, которые в результате транспортировки образовывались у транспортной компании, распределялись в последствие пропорционально между всеми участниками договорных отношений исходя из количества дней, согласно которым нефть хранилась у каждого. Излишки реализовывались, а вырученные средства передавались в фонд рационализации и содействия рабочему изобретательству[[45]](#footnote-45);
2. тот остаток нефти, который транспортировался или хранился определенное время в судне, но который не смог получатель выкачать насосами полностью, признавался собственностью Главнефтеснаба (отправителя) и находились на ответственном хранении у пароходства[[46]](#footnote-46).

Однако не смотря на то, что раньше вопрос об остатках нефти при хранении и транспортировки каким то образом был решен на законодательном уровне, то на сегодняшний день из-за отсутствия нормативно-правовой базы в данной области существуют коллизии и противоречивая судебная практика.

Исходя из вышеизложенного, можно резюмировать следующее, что стороны при заключении договора оказания услуг по транспортировке нефти по магистральным трубопроводам могут при согласовании друг с другом идентифицировать нефть, как предмет договора с указанием на наименование сорта (не только согласно ГОСТу по качеству и так далее).

Также поднимался вопрос по поводу остатков нефти в процессе ее транспортировки. Как выяснилось, на сегодняшний день эти излишки остаются у транспортирующей компании, что подвергает большому дисбалансу имущественный интерес всех сторон заключаемого договора. На наш взгляд необходимо принять меры в отношении данного вопроса, например, распределять остаточную нефть между отправителем и получателем, когда это не одно и то же лицо в договоре.

**Заключение**

Данное исследование позволяет нам сделать следующие выводы. Во-первых, мы выяснили, что сфера общественных отношений складывающихся из транспортировки нефти по магистральным трубопроводам по своей сущности являются частью энергетического права и регулируются как общими, так и специальными законами в сфере энергетики. Однако нами было замечено, что основная нагрузка по регулированию данной отрасли все же лежит на подзаконных актах, которые отображаются в специальных постановлениях и правилах. Не смотря на это, мы указали, что для полного и всестороннего регулирования не хватает норм, которые бы указывали на понятие нефти, как объекта регулирования; указание трубопроводного транспорта, как имущественного комплекса и неясно в какой момент переходит право собственности на нефть в процессе транспортировки.

Также, мы пришли к выводу, что помимо императивного и диспозитивного метода правового регулирования, сфера общественных отношений по транспортировке нефти по магистральным трубопроводам имеет специальный метод корпоративного регулирования. Проанализировав этот метод, мы установили, что он характерен тем, что законодатель наделяет определенное юридическое лицо специальными полномочиями, которые в дальнейшем распространяются на других участниках отношений по транспортировке нефти по магистральным трубопроводам.

В-третьих, мы рассмотрели различные подходы исследователей на правовую природу договора транспортировки нефти по магистральным трубопроводам. Далее мы пришли к выводу, что договор по своей природе не может быть отнесен ни к одному из перечисленных в Гражданском Кодексе по причине того, что имеет специальный порядок заключение и существенные условия. Исходя из этого, мы отметили, что договор является самостоятельным и требует специально нормативно правового регулирования, а также дали свое понятие этому договору исходя из законов и особенностей предшествующих ему.

При анализе договорных связей между сторонами по соглашению транспортировки нефти по магистральным трубопроводам, нами было отмечено, что являясь субъектом естественных монополий, транспортная компания должна действовать согласно антимонопольному регулированию, а грузоотправитель должен выполнить все условия, дабы заключить договор и транспортировать нефть. Такое регулирование указывает нам на баланс интересов между участниками договора.

Помимо этого мы проанализировали образовавшуюся судебную практику по вопросам транспортировки нефти по магистральным трубопроводам и пришли к выводу, что в заключаемом договоре стороны могут идентифицировать нефть, которая будет транспортироваться. Это необходимо для того, чтоб получатель получал не любую транспортируемую нефть, которая в процессе перекачки смешивается с другой, а именно ту, которая была добыта в определенном месте и имеет свое наименование и сорт. Также, рассмотренные судебные решения по которым транспортирующая организация злоупотребляя своим положением оставляет себе остатки транспортируемой нефти, не входящей в излишки по договору, нам позволили прийти к мнению, что законодателю следует решить вопрос по поводу ее возврата отправителю и передаче получателю (если это ни одно и то же лицо), ведь каждый из них в таком случае имеет убытки.

**Список использованной литературы.**

Нормативно-правовые акты.

1. Конституция Российской Федерации // Российская газета. 25.12.1993.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации // СЗ РФ. 1994. № 34. Ст. 3301.
3. Земельный кодекс Российской Федерации // СЗ РФ. 2001. № 44. Ст. 4147.
4. 9. Федеральный закон от 17.08.1995г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях» // СЗ РФ. 1995. № 34. Ст. 3426.
5. 10. Федеральный закон от 21.07.1997г. № 116-ФЗ «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» // СЗ РФ. 1997. № 30. Ст. 3588.
6. Федеральный закон от 26.07.2006г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции» // СЗ РФ. 2006. № 31. Ст. 3434.
7. Федеральный закон от 21.07.2011г. № 256-ФЗ «О безопасности объектов топливно-энергетического комплекса» // СЗ РФ. 2013. № 34. Ст. 4453.
8. Постановление Правительства РФ от 31 декабря 1994 г. № 1446 «О вывозе нефти и нефтепродуктов за пределы таможенной территории Российской Федерации с 1 января 1995 года» (с посл. изм. и и доп.).
9. Постановление Правительства РФ от 28 февраля 1995 г. № 209 «О регулировании доступа к системе магистральных нефтепроводов, нефтепродуктов и терминалов в морских портах для вывоза нефти, нефтепродуктов за пределы таможенной территории Российской Федерации».
10. Постановление Правительства РФ от 2 сентября 1997 г. № 1130 «О распределении дополнительных объемов транспортировки нефти на экспорт»;
11. Постановление Правительства Российской Федерации от 18.10.2010г. № 844. «О стандартах раскрытия информации субъектами естественных монополий, оказывающими услуги по транспортировке нефти и нефтепродуктов по магистральным трубопроводам» // СЗ РФ. 2010. № 43. Ст. 5514.
12. Постановление Правительства Российской Федерации от 17.02.2011г. № 90 «О порядке подключения объектов нефтедобычи к магистральным нефтепроводам в Российской Федерации и учета субъектов предпринимательской деятельности, осуществляющих добычу» // СЗ РФ. 2008. № 8. Ст. 1130.
13. Постановление Правительства Российской Федерации от 29.03.2011г. № 218 «Об обеспечении недискриминационного доступа к услугам субъектов естественных монополий по транспортировке нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам в Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» // СЗ РФ. 2011. № 14. Ст. 1943.
14. Постановление Правительства Российской Федерации от 26.02.2013г. № 155 «О порядке мониторинга цен на нефть сырую марки «Юралс» на мировых рынках нефтяного сырья (средиземноморском и роттердамском), а также о признании утратившим силу Постановления Правительства Российской Федерации от 28 марта 2012г. № 251» // СЗ РФ. 2013. № 9. Ст. 951.
15. Постановление Правительства Российской Федерации от 30.04.2015г. № 430 «Об утверждении Положения о ведомственной охране стратегического акционерного общества, осуществляющего управление системой магистральных нефтепроводов и нефтепродуктопроводов» // СЗ РФ. 2015. № 19. Ст.2834.
16. Постановление Правительства Российской Федерации от 04.06.2015г. № 551 «О некоторых вопросах деятельности вневедомственной охраны по обеспечению безопасности объектов топливно-энергетического комплекса» // СЗ РФ. 2015. № 24. Ст. 3472.
17. СНиП 2.05.06-85 «Магистральные трубопроводы».
18. ГОСТ 9965-76 «Нефть для нефтеперерабатывающих предприятий. Технические условия» // Нефть и нефтяные продукты. Общие правила и нормы: сб. – М., 2005.
19. Приказ ФСТ России от 17.08.2005г. № 380-э/2 «Об утверждении Положения об определении тарифов на услуги по транспортировке нефти по магистральным трубопроводам» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2005. № 35.
20. Приказ Федеральной службы по тарифам Российской Федерации от 23.08.2005г. № 388-э/1 «Об утверждении Методики расчета тарифов на услуги по транспортировке газа по магистральным газопроводам» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2005. № 44.
21. Положение о порядке уступки права доступа к системе магистральных нефтепроводов и терминалов в морских портах при вывозе нефти за пределы таможенной территории Российской Федерации, утв. приказом Минтопэнерго России 4 августа 1995 г. (с посл. изм.);
22. Положение о приеме и движении нефти в системе магистральных нефтепроводов, утв. приказом Минтопэнерго России 1 сентября 1995 г. (с посл. изм.) (далее – Положение о приеме и движении нефти);
23. Порядок оплаты услуг субъектов естественных монополий в сфере транспортировки нефтепродуктов по магистральным нефтепроводам, утв. постановлением ФЭК РФ от 27 ноября 2002 г. № 84-э/3
24. Инструкция по учету нефти при ее транспортировке по системе магистральных нефтепроводов ОАО АК «Транснефть», утв. Государственным комитетом РФ по стандартизации и метрологии, peг. код: ФР.1.28.2001.00274

Метрологическое обеспечение учета нефти при ее транспортировке по системе магистральных нефтепроводов. Основные положения. Р 50.2.040-2004" (утв. Приказом Ростехрегулирования от 23.12.2004 N 125-ст)

Нормы естественной убыли нефти при транспортировке по маршрутам ОАО «АК «Транснефть» РД-153-39.4-149-2003, утв. Министерством энергетики РФ 30 июня 2003 г. // СС «NormaCS». – 2005

1. Устав Горный Российской Империи. – СЗРИ, 1893: факсимильное издание. – М.: ИКИ, 2004.

Судебные акты.

1. Определение Конституционного Суда Российской Федерации от 06.06.2002г. № 115-О // Вестник Конституционного Суда Российской Федерации. 2003. № 1.
2. Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 07.09.2010г. № 2725/10 // Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. 2010. № 11.
3. Постановление ФАС Восточно-Сибирского округа от 16.04.2008г. № А74-957/07-Ф02-648/08 по делу № А74-957/07 // ras.arbitr.ru
4. Постановление ФАС Московского округа от 27.02.2013г. по делу № А40-69840/12-79-654.
5. Постановление ФАС Московского округа от 21.12.2001г. № КГ-А40/7525-01. Документ опубликован не был. Из электронной базы данных «Консультант Плюс».
6. Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 08.04.2014г. по делу № А56- 41779/2013 // ras.arbitr.ru
7. Постановление от 22.10.2001г. Апелляционной инстанцией арбитражного суда г. Москвы. Документ опубликован не был. Из Постановления ФАС Московского округа от 21.12.2001г. № КГ-А40/7525-01. Из электронной базы данных «Консультант Плюс».
8. Решение Арбитражного суда от 23.10.2000г. по делу № А40-18490/00-9-185146.

Научная литература

Городов О.А. Введение в энергетическое право: учебное пособие. М., 2012.

Городов О.А. О системе договоров, заключаемых в отдельных отраслях энергетики. // "Закон", 2015, N 1.

Закиева О.Г. Правовое регулирование отношений в сфере транспортировки нефти по магистральным нефтепроводам. Екатеринбург, 2006.

Логофет Д.Д. Договор транспортировки нефти по магистральному нефтепроводу // Право и экономика. 2003. № 4.

1. Новикова Е.В. О правах недропользователей по Уставу Горному Российской империи // Нефть, газ и право. – 2002. – № 2.
2. Перчик А.И. Трубопроводное право: научное направление, учебная дисциплина, подотрасль транспортного права // Транспортное право. 2005. № 3.
3. Романович А.Н. Транспортные правоотношения. – Минск, 1984.
4. Садиков О.Н. Международные трубопроводы и их правовой статус // Ученые записки ВНИИСЗ. – М., 1966. – С. 59. 62 Тарасов М.А. Транспортное право. – Ростов-н/Д., 1968.
5. Садиков О.Н. Правовое регулирование трубопроводного транспорта в СССР. – М., 196.
6. Ситников С.Л. [Гражданско-правовое регулирование транспортировки нефти посредством](consultantplus://offline/ref=6C30397DE5BED59BBBAFF3589C549CF75CA8CD93D9DCE2F7967E85E2jAoEM) системы нефтепроводов. Актуальные проблемы. М.: Юстицинформ, 2012.
7. Тарасов М.А. Договор перевозки. – Ростов-н/Д, 1965.
8. Шаммазов A.M., Мастобаев Б.Н., Сощенко А.Е. Трубопроводный транспорт России (1860–1917 гг.) // Трубопровод- ный транспорт нефти. – 2000. – № 6.
9. Энергетическое право. Общая часть. Особенная часть: учебник / под ред. доктора юридических наук В.В. Романовой. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Издательство «Юрист», 2015.
10. Яковлев В.Ф., Лахно П.Г. Энергетическое право как комплексная отрасль права России. Энергетическое право России и Германии: сравнительно-правовое исследование / под ред. П.Г. Лахно. М., 2011.

Интернет-ресурсы.

1. Энтин М.Л. Московский журнал международного права [Электронный ресурс] <http://www.mjil.ru/archive/2006-spec.pdf>  (дата обращения: 02.03.2017).

* Нефтеналивной супертанкер «Knock Nevis» самый большой корабль в мире [Электронный ресурс] // - Режим доступа: <http://korabley.net/news/neftenalivnoy_supertanker_knock_nevis/2008-10-01-2> (дата обращения: 03.01.2017).

1. Реферат: «понятие правовой организации нефтегаодобывающего комплекса. Факторы, влияющие на особенности правовой организации нефтегазодобывающего комплекса». [Электронный ресурс]: - Режим доступа : <http://www.bestreferat.ru/referat-400449.html#_ftn256> (дата обращения 25.04.2016).
2. Транспортировка нефти и нефтепродуктов [Электронный ресурс] : - Режим доступа:  <http://www.gruztech.net/article/56> (дата обращения: 20.04.2016).
3. Транспортировка нефти [Электронный ресурс] : - Режим доступа : <http://www.mirnefti.ru/index.php?id=16> (дата обращения: 20.04.2016).
4. [Электронный ресурс]URL : <http://discoverrussia.interfax.ru/wiki/22/> (дата обращения : 03.03.2017).
5. [Электронный ресурс]URL : <http://www.libussr.ru/doc_ussr/usr_13700.htm> (дата обращения : 18.04.2017).
6. [Электронный ресурс] URL : <http://tbncom.com/publ/kak_perevozjat_gruzy/produkty_rastitelnogo_proiskhozhdenija/kak_perevozjat_neft_i_nefteprodukty/26-1-0-384> (дата обращения 15.02.2017).
7. [Электронный ресурс] URL : <http://m.log-in.ru/books/reader/s-l-sitnikov-grazhdansko-pravovoe-regulirovanie-transportirovki-nefti-posredstvom-sistemy-nefteprovodov-aktualnye-problemy/> (дата обращения : 05.04.2017).
8. [Электронный ресурс] URL : <http://biznes-knigi.com/avtor-sergey-sitnikov/1776-grazhdansko-pravovoe-regulirovanie-transportirovki-nefti-posredstvom-sistemy-nefteprovodov-aktualnye-problemy-sergey-sitnikov/read/page-4.html> (дата обращения : 08.02.2017).
9. [Электронный ресурс] URL : <http://www.transneft.ru/u/section_file/27801/dogovor_transport_pynkti_9.11_9.13_neft.pdf> (дата обращения: 08.02.2017).

1. URL : <http://discoverrussia.interfax.ru/wiki/22/> (дата обращения : 03.03.2017). [↑](#footnote-ref-1)
2. URL : <http://www.libussr.ru/doc_ussr/usr_13700.htm> (дата обращения : 18.04.2017). [↑](#footnote-ref-2)
3. Нефтеналивной супертанкер «Knock Nevis» самый большой корабль в мире [Электронный ресурс] // - Режим доступа: <http://korabley.net/news/neftenalivnoy_supertanker_knock_nevis/2008-10-01-2> (дата обращения 12.03.2017). [↑](#footnote-ref-3)
4. URL : <http://tbncom.com/publ/kak_perevozjat_gruzy/produkty_rastitelnogo_proiskhozhdenija/kak_perevozjat_neft_i_nefteprodukty/26-1-0-384> (дата обращения 15.02.2017). [↑](#footnote-ref-4)
5. Транспортировка нефти и нефтепродуктов [Электронный ресурс]: - Режим доступа: <http://www.gruztech.net/article/56> (дата обращения : 05.04.2017). [↑](#footnote-ref-5)
6. Транспортировка нефти [Электронный ресурс] : - Режим доступа : <http://www.mirnefti.ru/index.php?id=16> (дата обращения : 05.04.2017). [↑](#footnote-ref-6)
7. ГОСТ 9965-76 «Нефть для нефтеперерабатывающих предприятий. Технические условия» // Нефть и нефтяные продукты. Общие правила и нормы: сб. – М., 2005. [↑](#footnote-ref-7)
8. Новикова Е.В. О правах недропользователей по Уставу Горному Российской империи // Нефть, газ и право. – 2002. – № 2. [↑](#footnote-ref-8)
9. URL : <http://m.log-in.ru/books/reader/s-l-sitnikov-grazhdansko-pravovoe-regulirovanie-transportirovki-nefti-posredstvom-sistemy-nefteprovodov-aktualnye-problemy/> (дата обращения : 05.04.2017). [↑](#footnote-ref-9)
10. Шаммазов A.M., Мастобаев Б.Н., Сощенко А.Е. Трубопроводный транспорт России (1860–1917 гг.) // Трубопроводный транспорт нефти. – 2000. – № 6. – С. 12. 14. [↑](#footnote-ref-10)
11. Перчик А.И. Трубопроводное право: научное направление, учебная дисциплина, подотрасль транспортного права // Транспортное право. 2005. № 3. С. 1-12. [↑](#footnote-ref-11)
12. СНиП 2.05.06-85\* "Магистральные трубопроводы", утв. Постановлением Госстроя СССР от 30 марта 1985 г. N 30 (с изм. от 8 января 1987 г., 13 июля 1990 г., 10 ноября 1996 г.) // Минстрой России. М.: ГУП ЦГШ, 1997. [↑](#footnote-ref-12)
13. Яковлев В.Ф., Лахно П.Г. Энергетическое право как комплексная отрасль права России. Энергетическое право России и Германии: сравнительно-правовое исследование. Под ред. П.Г. Лахно. М., 2011. С. 63. [↑](#footnote-ref-13)
14. Городов О.А. Введение в энергетическое право: учебное пособие. М., 2012. С. 13-14. [↑](#footnote-ref-14)
15. Энергетическое право. Общая часть. Особенная часть: учебник / под ред. доктора юридических наук В.В. Романовой. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Издательство «Юрист», 2015. С. 29. [↑](#footnote-ref-15)
16. Городов О.А. О системе договоров, заключаемых в отдельных отраслях энергетики. // "Закон", 2015, N 1. С. 15. [↑](#footnote-ref-16)
17. Ситников С.Л. [Гражданско-правовое регулирование транспортировки нефти посредством](consultantplus://offline/ref=6C30397DE5BED59BBBAFF3589C549CF75CA8CD93D9DCE2F7967E85E2jAoEM) системы нефтепроводов. Актуальные проблемы. М.: Юстицинформ, 2012; Логофет Д.Д. [Договор транспортировки нефти](consultantplus://offline/ref=6C30397DE5BED59BBBAFF35F97549CF759ADCA92DA81E8FFCF7287jEo5M) по магистральному нефтепроводу // Право и экономика. 2003. N 4 и др. С. 29. [↑](#footnote-ref-17)
18. Садиков О.Н. Международные трубопроводы и их правовой статус // Ученые записки ВНИИСЗ. – М., 1966. – С. 59. 62 Тарасов М.А. Транспортное право. – Ростов-н/Д., 1968. – С. 182. [↑](#footnote-ref-18)
19. Тарасов М.А. Договор перевозки. – Ростов-н/Д, 1965. Стр 182. [↑](#footnote-ref-19)
20. Романович А.Н. Транспортные правоотношения. – Минск, 1984. – С. 27. [↑](#footnote-ref-20)
21. Садиков О.Н. Правовое регулирование трубопроводного транспорта в СССР. – М., 1961. – С. 64. 73 [↑](#footnote-ref-21)
22. Логофет Д.Д. Договор транспортировки нефти по магистральным трубопроводам. С. 112. [↑](#footnote-ref-22)
23. URL : <http://biznes-knigi.com/avtor-sergey-sitnikov/1776-grazhdansko-pravovoe-regulirovanie-transportirovki-nefti-posredstvom-sistemy-nefteprovodov-aktualnye-problemy-sergey-sitnikov/read/page-4.html> (дата обращения : 08.02.2017). [↑](#footnote-ref-23)
24. Логофет Д.Д. Договор транспортировки нефти по магистральному нефтепроводу // Право и экономика. 2003. № 4. С. 18. [↑](#footnote-ref-24)
25. Закиева О.Г. Правовое регулирование отношений в сфере транспортировки нефти по магистральным нефтепроводам. Екатеринбург, 2006. С. 118. [↑](#footnote-ref-25)
26. Московский журнал международного права [Электронный ресурс] // Энтин М.Л. - 2006. <http://www.mjil.ru/archive/2006-spec.pdf> [↑](#footnote-ref-26)
27. Президиум Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации в Постановлении от 07.09.2010г. № 2725/10 или Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. 2010. № 11.103 [↑](#footnote-ref-27)
28. Определение Конституционного Суда Российской Федерации от 06.06.2002г. № 115-О // Вестник Конституционного Суда Российской Федерации. 2003. № 1. [↑](#footnote-ref-28)
29. URL : <http://www.transneft.ru/u/section_file/27801/dogovor_transport_pynkti_9.11_9.13_neft.pdf> (дата обращения: 08.02.2017). [↑](#footnote-ref-29)
30. [Указ](consultantplus://offline/ref=EA6870B919D0F93E3534500982BBACE8E11E25041BF3B5AA75A79A07X6vBM) Президента РФ от 17 ноября 1992 г. N 1403 "Об особенностях приватизации и преобразования в акционерные общества государственных предприятий..." // САПП РФ. 1992. N 22. Ст. 1878; 1993. N 34. Ст. 3277. [↑](#footnote-ref-30)
31. [статья 4](consultantplus://offline/ref=EA6870B919D0F93E3534500982BBACE8E115200518FEE8A07DFE96056CD33ACCCD4F770DFB593D72XCv7M) Федерального закона от 17 августа 1995 г. N 147-ФЗ "О естественных монополиях", [Постановление](consultantplus://offline/ref=EA6870B919D0F93E3534591085BBACE8E21F22041EFDE8A07DFE96056CXDv3M) ФЭК РФ от 24 марта 2000 г. N 15/6, [Приказ](consultantplus://offline/ref=EA6870B919D0F93E3534500982BBACE8E614270217F3B5AA75A79A07X6vBM) Федеральной службы по тарифам от 26 августа 2004 г. N 59 "Об утверждении Временного положения о Реестре субъектов естественных монополий, в отношении которых осуществляются государственное регулирование и контроль". [↑](#footnote-ref-31)
32. Метрологическое обеспечение учета нефти при ее транспортировке по системе магистральных нефтепроводов. Основные положения. Р 50.2.040-2004" (утв. Приказом Ростехрегулирования от 23.12.2004 N 125-ст) [↑](#footnote-ref-32)
33. См., там же [↑](#footnote-ref-33)
34. Утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации от 17.02.2011г. № 90 // СЗ РФ. 2011. № 8. Ст. 1130 [↑](#footnote-ref-34)
35. URL : <http://sudbiblioteka.ru/as/text4/vasud_big_70142.htm> (дата обращения 02.03.2017). [↑](#footnote-ref-35)
36. Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 08.04.2014г. по делу № А56- 41779/2013 // ras.arbitr.ru [↑](#footnote-ref-36)
37. Постановление ФАС Московского округа от 27.02.2013г. по делу № А40-69840/12-79-654. [↑](#footnote-ref-37)
38. Постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2010г. № 872 «О стандартах раскрытия информации субъектами естественных монополий, оказывающими услуги по транспортировке газа по трубопроводам» // СЗ РФ. 2010. № 45. [↑](#footnote-ref-38)
39. Постановление Правительства Российской Федерации от 18.10.2010г. № 844. «О стандартах раскрытия информации субъектами естественных монополий, оказывающими услуги по транспортировке нефти и нефтепродуктов по магистральным трубопроводам» // СЗ РФ. 2010. № 43. [↑](#footnote-ref-39)
40. Приказ ФСТ России от 17.08.2005г. № 380-э/2 «Об утверждении Положения об определении тарифов на услуги по транспортировке нефти по магистральным трубопроводам» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2005. № 35. [↑](#footnote-ref-40)
41. Постановление ФАС Восточно-Сибирского округа от 16.04.2008г. № А74-957/07-Ф02-648/08 по делу № А74-957/07 // ras.arbitr.ru [↑](#footnote-ref-41)
42. Решение Арбитражного суда от 23.10.2000г. по делу № А40-18490/00-9-185146. [↑](#footnote-ref-42)
43. Постановление от 22.10.2001г. Апелляционной инстанцией арбитражного суда г.Москвы. Документ опубликован не был. Из Постановления ФАС Московского округа от 21.12.2001г. № КГ-А40/7525-01. Из электронной базы данных «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-43)
44. Постановление ФАС Московского округа от 21.12.2001г. № КГ-А40/7525-01. Документ опубликован не был. Из электронной базы данных «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-44)
45. Абз. 5-11 части б) Циркуляра Союзтранса «О введении обезличенного порядка хранения грузов» // Бюллетень Союзтранса. 1931, № 30. [↑](#footnote-ref-45)
46. Пункт 21 Инструктивного письма Государственного арбитража при Совете Министров СССР от 5 июля 1952г. № И-1-50 // Сборник инструктивных указаний Государственного арбитража при Совете Министров СССР. 1955. Вып. 1. С. 270. [↑](#footnote-ref-46)