

Договор транспортировки нефти посредством системы магистральных нефтепроводов: теория и практика правоприменения¹

*Ситников С.Л.**

Ни для кого не секрет, что одной из наиболее прибыльных сфер российского бизнеса являлась и является энергетическая отрасль. К таковой относится и сфера отношений (в том числе по поставке, транспортировке, хранению и пр.), объектом которых выступает сырая нефть. Тем не менее данная отрасль может стать для участника хозяйственного оборота не только не прибыльной, но и убыточной, в случае если им не будут учтены особенности правового регулирования соответствующих отношений, а также при отсутствии должного внимания и необходимой квалификации при формировании договорных связей в данной отрасли.

Необходимо отметить, что существующая на настоящий момент система государственного регулирования, а равно и практика отношений в сфере поставки (в особенности экспорта), транспортировки и хранения нефти сформировала особый подход и регулирование именно этих основных в данной сфере договоров:

1) договора транспортировки нефти посредством системы магистральных нефтепроводов;

2) договора уступки права на транспортировку нефти;

3) договора хранения нефти в системе магистральных нефтепроводов.

На настоящий момент можно выделить, пожалуй, три основных способа транспортировки нефти:

1) железнодорожным транспортом;

2) морским транспортом;

3) посредством использования системы магистральных нефтепроводов.

¹ Автор выражает глубокую признательность начальнику отдела договоров транспорта нефти ОАО «АК «Транснефть» Д.В. Баранову за методологическую помощь в написании настоящей статьи. При этом положения настоящей статьи являются собственным мнением самого автора.

* Ситников Сергей Леонидович – управляющий партнер юридической фирмы «Объединенные Консультанты».

При этом в силу того, что система магистральных нефтепроводов охватывает собой практически всю территорию Российской Федерации, постоянно к тому же расширяясь, данный способ транспортировки нефти активно используется компаниями, занимающимися операциями с нефтью.

Целью настоящей работы являются рассмотрение договора транспортировки нефти посредством системы магистральных нефтепроводов (далее – Договор транспортировки), а также отношений, возникающих в связи и по поводу заключения и действия данного вида договора, особенностей его государственного регулирования, и анализ высказанных ранее суждений ряда исследователей-цивилистов по рассматриваемым в настоящей статье вопросам.

Сущность Договора транспортировки

Прежде всего необходимо оговориться, что специального регулирования Договора транспортировки и связанных с ним отношений в Гражданском кодексе Российской Федерации (далее – ГК РФ) не содержится. Таким образом, применению подлежит ст. 421 ГК РФ, предоставляющая участникам гражданского оборота право заключить договор как предусмотренный, так и не предусмотренный ГК РФ

Тем не менее в связи с отсутствием соответствующих положений в ГК РФ может возникнуть ряд вопросов, от разрешения которых зависят права и обязанности сторон Договора. Так, в настоящее время существует дискуссия в отношении определения вида Договора. Необходимо отметить, что вопрос этот является чрезвычайно важным в силу того, что от определения вида Договора транспортировки непосредственно зависит соответствующее регулирование прав и обязанностей сторон по нему, а также распределение рисков, связанных с исполнением сторонами своих обязательств по договору²

По сути, существующие на настоящий день концепции в отношении вида Договора можно свести к следующим:

1. Договор возмездного оказания услуг

Авторы этой концепции³ указывают на то, как в самом Договоре определен его предмет – «услуги по выполнению заказа и диспетчеризации, обеспечению приема, перекачки, перевалки, слива, налива и сдачи нефти грузоотправителю».

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

См. напр., В. Богоненко. О правовой природе договора поставки грузов трубопроводным транспортом // Нефть, газ и право. 1998. № 4. С. 27

Тем не менее представляется справедливой точка зрения исследователей, которые указывают на то, что интерес «грузоотправителя» заключается не в процессе оказания услуг, а в получении в определенном месте определенного количества сданной им нефти. Таким образом, в Договоре отсутствует существенный признак договора об оказании услуг – непосредственная и ближайшая цель, которую стремятся достичь стороны договора, кауза⁴ такого договора. При этом целью отношений, в которые стремятся вступить стороны Договора транспортировки (а следовательно, кауза такого договора, поскольку он оформляет соответствующие отношения), выступает стремление отправителя нефти получить определенное количество нефти с определенными качественными характеристиками в пункте назначения (предварительно сдав фактически иную нефть (с иными качественными характеристиками) в пункте отправления, удобном для отправителя), то есть *сам факт получения товара с определенными характеристиками в определенном месте*. Каузой же договора об оказании услуг выступает сам факт (процесс) оказания услуг.

Кроме того, рассмотрение Договора транспортировки исключительно как договора возмездного оказания услуг открывает вопрос о фактическом исчезновении объекта, в отношении которого такие услуги оказываются (таким объектом является нефть с отличающимися только ее качественными и количественными показателями, принадлежащая отправителю на момент ее передачи «исполнителю»)». Этот вопрос в рамках данной концепции остается неразрешенным, что делает практически невозможными все дальнейшие дискуссии, поскольку объект отношений исчезает и судьба его не ясна. Более того, с исчезновением объекта права собственности исчезает и само это право⁶

Впрочем, ряд исследователей предлагают рассматривать такое исчезновение права собственности на нефть каждого конкретного лица, передавшего ее в систему, в качестве трансформации этого права собственности в право общей долевой собственности всех лиц, осуществивших передачу своей нефти в систему нефтепроводов. Однако в этом случае возникает ряд неразрешимых вопросов и связанных с этим рисков:

⁴ Подробнее о понятии сауса договора, см., напр., Шершеневич Г.Ф., Учебник русского гражданского права. Т. 2. С. 82; Иоффе О.С. Советское гражданское право. Т. 1. М. С. 207

Подробнее об этом смотри п. 1 выше.

⁶ См.. Гражданское право. Т. 1, 2-е изд. / Отв. ред. Е.А. Суханов. М., 2003. С. 475-476.

а) распоряжение, а равно владение и пользование имуществом, находящимся в общей долевой собственности, происходит по соглашению всех ее участников (ст. 426 ГК РФ). В случае же с транспортировкой нефти имеется лишь договор каждого конкретного отправителя с собственником нефтепровода;

б) по общему правилу, при продаже доли в праве общей собственности постороннему лицу остальные участники долевой собственности имеют преимущественное право покупки продаваемой доли по цене, за которую она продается (ст. 250 ГК РФ)⁷ Данное обстоятельство представляется, мягко говоря, несколько спорным применительно к отношениям по «транспортировке нефти», где, по общему правилу, каждый из первоначальных собственников переданной в систему нефти не ограничен никаким преимущественным правом, принадлежащим третьим лицам;

в) в случае, если доля одного из участников несоразмерно мала по сравнению с долями иных участников долевой собственности, такая доля в общей собственности может быть по решению суда заменена на денежную компенсацию иными участниками долевой собственности (ст. 252 ГК РФ). Таким образом, при применении конструкции долевой собственности может возникнуть риск того, что один из участников (компания, подобная «Лукойлу» или, скажем, «Юкосу») этой долевой собственности на нефть, переданной в совокупности в систему нефтепроводов, будет требовать по суду передачи ему права собственности на нефть, переданную в систему нефтепроводов какой-либо не очень крупной компанией-собственником;

г) при разделе имущества, находящегося в общей собственности, и выделе из него доли, если иное не предусмотрено законом или соглашением участников, их доли признаются равными (ст. 245, 254 ГК РФ). С учетом того, что специальных соответствующих законодательных положений в сфере «транспортировки» нефти не имеется, равно как формально не имеется и каких-либо соглашений сторон этой так называемой долевой собственности, возникает риск оспаривания небольшой компанией-отправителем размера своей «доли», подлежащей передаче получателю «на выходе», по сравнению с тем, в каком количестве нефть была передана в систему нефтепроводов этой компанией.

⁷ Со всеми связанными с этим обязанностями участника долевой собственности, продающего свою долю в ней, например по заблаговременному уведомлению остальных участников долевой собственности о предстоящей продаже своей доли.

В связи с этим рассматривать Договор транспортировки исключительно как договор об оказании услуг представляется неверным и, более того, опасным для хозяйственной деятельности любого отправителя нефти.

2. Договор перевозки

Представляется, тем не менее, что эта договорная конструкция не применима к отношениям, регулируемым посредством Договора транспортировки, по следующему основанию: к «транспортируемой» нефти не применимо понятие «груз» в том смысле, в котором оно используется в ГК РФ в отношении договора перевозки (ст. 785 ГК РФ).

Дело в том, что в данном случае необходимо определить, какая вещь передается получателю по завершении процесса перевозки. Несмотря на то, что получателю, казалось бы, передается нефть с теми же характеристиками, что и та, которая была передана в систему магистральных нефтепроводов, тем не менее, ясно, что полученная «на выходе» нефть не является той самой нефтью, переданной отправителем⁸. Такое положение возникает в силу самой технологии функционирования системы магистральных нефтепроводов – процесса, по сути, непрерывного, включающего прием и передачу нефти от одного клиента другому. Нефть, передаваемая в систему нефтепроводов различными отправителями, смешивается в нефтепроводе, превращаясь из индивидуально-определенной вещи (вещи с присущими только ей качественными и количественными показателями), особой вещи, переданной отправителем, в совершенно иную вещь, определяемую родовыми признаками (своеобразную *res sui generis*). Конструкция же договора перевозки (гл. 40 ГК РФ) предполагает, что грузополучатель по завершении процесса перевозки получает тот самый груз, который был передан грузоотправителем.

Таким образом, представляется, что конструкция договора перевозки, разработанная под принципиально иной объект отношений, не может быть применена к рассматриваемым нами отношениям. Кроме того, использование конструкции договора перевозки к отношениям по транспортировке нефти посредством системы нефтепроводов оставляет открытым вопрос о праве собственности на нефть, переданную для «транспортировки»

⁸ Для целей настоящей статьи, чтобы избежать ряда вопросов, лишь косвенно связанных с рассматриваемой нами проблемой, будем исходить из того, что отправитель нефти не предпринимает каких-либо действий, направленных на распоряжение ею на протяжении всего «процесса транспортировки».

3. Договор энергоснабжения

Ряд авторов⁹ рассматривают Договор транспортировки в качестве договора энергоснабжения. Однако данная конструкция также представляется мало применимой к Договору транспортировки в связи с нижеследующим. Существенными элементами договора энергоснабжения являются:

- осуществление энергоснабжения через присоединенную сеть, включающую в себя помимо прочего приборы и оборудование учета (ст. 539, 543 ГК РФ). При этом в обязанности абонента входит также содержание сетей в надлежащем техническом состоянии.

Однако применительно к Договору транспортировки ни о какой присоединенной сети в том понимании, в котором данная конструкция используется в ГК РФ применительно к договору энергоснабжения, речь идти не может. Более того, по общему правилу, все обязанности по поддержанию такой сети, а равно ее элементов лежат исключительно на АК «Транснефть», а также на предприятиях, входящих в систему АК «Транснефть»,

- самостоятельная эксплуатация абонентом соответствующих сетей и приборов учета.

В равной степени не происходит и самостоятельной эксплуатации сети и приборов учета (как обязательного элемента данных отношений) третьими лицами помимо АК «Транснефть», что вполне рационально и объяснимо с точки зрения сущности и практики соответствующих отношений, возникающих в связи и по поводу эксплуатации системы магистральных нефтепроводов.

Необходимо заметить, что отправители нефти могут иметь в собственности нефтепровод, по которому производится транспортировка нефти от системы измерений количества и показателей качества нефти предприятия до точки подключения к системе магистральных нефтепроводов («подводящий нефтепровод»). В данном случае такое предприятие имеет в своем ведении приборы учета и контроля и осуществляет их эксплуатацию. Тем не менее, в отличие от договора энергоснабжения, в котором факт самостоятельной эксплуатации абонентом сетей и приборов учета является одной из обязательных составляющих сущности договора, сущность Договора транспортировки ни в коей степени не будет нарушена в случае отсутствия у отпра-

⁹ Гражданское право: Учебник. Т. 2. Изд. 4-е / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. М., 2003. С. 90-91.

вителя нефти таких приборов учета¹⁰ а следовательно, и невозможности их эксплуатации:

– потребление передаваемой энергии («груза») происходит непосредственно в процессе ее передачи.

Применительно к Договору транспортировки подобное утверждение было бы несправедливым, поскольку воля сторон договора направлена на получение конкретной вещи по наступлении определенного юридического состава (по итогам «процесса транспортировки»): прошествие срока, предназначенного для транспортировки нефти, предъявление получателем товаросопроводительных документов и пр.

Таким образом, в результате анализа представленных выше соображений можно сделать вывод, что конструкция договора энергоснабжения в том виде, как она урегулирована в пар. 6 гл. 30 ГК РФ, очевидно не совпадает с конструкцией Договора транспортировки.

4. Договор переработки

Ряд исследователей высказывают также мнение о том, что Договор транспортировки фактически оформляет отношения по переработке. При этом объектом переработки выступает именно та вещь (нефть, отправителя с отличающимися ее качественными и количественными характеристиками), которая передается в систему магистральных нефтепроводов.

В данном случае необходимо отметить следующие моменты, как позволяющие снять ряд вопросов, возникающих в рамках отношений между отправителем нефти и АК «Транснефть», так и противоречащие сути данных отношений.

К первым относится объяснение факта выбытия из собственности отправителя нефти соответствующей нефти и, таким образом, исчезновение самого права собственности на данный объект. Это объяснение базируется на том постулате, что в ходе переработки отправитель, нефти, передавая прежнюю вещь, приобретает право собственности на новую вещь, являющуюся результатом процесса переработки (ст. 220 ГК РФ).

Тем не менее и в данном случае существенный элемент договорных отношений (в том числе рассматриваемых в настоящей статье) – кауза данного договора – не позволяет нам согласиться с рассматриваемой концепцией. Дело в том, что непосредственной целью, которую стре-

¹⁰ Более того, большинство отправителей нефти как раз не имеют таких подводящих нефтепроводов.

мится достичь стороны отношений по переработке вещи, является сам процесс переработки, опосредующий стремление заказчика получить переработанную вещь именно в этом ее новом качестве. В случае же с Договором транспортировки данный постулат представляется неверным, поскольку стороны вовсе не стремятся к переработке передаваемой в систему нефтепроводов нефти с одной лишь целью получить «на выходе» нефть с иными качественными характеристиками¹¹. Отнюдь, стороны интересуется лишь факт получения вещи (пусть и переработанной) в месте, отличном от места сдачи нефти отправителем:

5. Смешанный договор¹²

В связи с вышеизложенным наиболее верной представляется точка зрения тех исследователей, которые определяют сущность отношений между отправителем нефти и АК «Транснефть», оформляемых Договором транспортировки, и, таким образом, самого Договора транспортировки как «смешанного договора» (п. 3 ст. 421 ГК РФ). Так, например, Д.Д. Логофет придерживается того мнения, что Договор транспортировки включает в себя элементы договора перевозки, иррегулярного хранения и мены¹³.

Тем не менее детальный анализ положений Договора транспортировки позволяет предположить, что элементы договора иррегулярного хранения в Договоре транспортировки отсутствуют. Это обусловлено тем, что в рамках договора хранения, в том числе иррегулярного, поклажедатель передает на хранение товар с определенными характеристиками (количественной и качественной) с тем, чтобы по истечении какого-то срока получить от хранителя либо тот же самый товар (при обычном хранении), либо товар с теми же характеристиками: количественными и качественными (при иррегулярном хранении). В рамках же Договора транспортировки характеристики нефти (во всяком случае, количественная составляющая), передаваемой получателю «на

¹¹ Более того, получение подчас «на выходе» нефти с иными качественными характеристиками, худшими по сравнению с теми, которые были присущи нефти, переданной в систему магистральных нефтепроводов, совсем не приветствуется отправителями нефти. См. по этому поводу дискуссии о т.н. «банке качества».

¹² В данном случае перед автором не стоит цель рассматривать очевидные элементы Договора агентирования в Договор транспортировки, поскольку текст и суть самого Договора транспортировки и так на это указывают, что, впрочем, иногда все равно остается не замеченным рядом исследователей, а равно и практиков в соответствующей сфере.

¹³ См.: Д.Д. Логофет. Указ. соч.

выходе», с необходимостью отличаются от характеристик нефти, переданной ее отправителем в систему АК «Транснефть»

Что же касается договора перевозки, то, как было указано выше, его положения не применимы к Договору транспортировки в силу самой сущности договора перевозки, определяемой подходом ГК РФ к определению предмета перевозки – грузу (подробнее об этом смотри выше).

Представляется, таким образом, что Договор транспортировки состоит из элементов договора мены и договора об оказании услуг.

Так, конструкция договора мены предоставляет исследователям данного вопроса возможность.

а) выявить обладателя права собственности на нефть, переданную отправителем в систему магистральных нефтепроводов, а соответственно определить и лицо, на котором лежат риски, связанные с количеством нефти, переданным в систему отправителем¹⁴ Данный вопрос возникает в связи с «обезличиванием» нефти в нефтепроводе, исчезновением, по сути, той нефти отправителя, которая имелась у последнего до передачи ее в систему АК «Транснефть» (см. выше);

б) объяснить уменьшение количества нефти, полученной «на выходе», по сравнению с количеством нефти, переданной в систему отправителем.

При рассмотрении данного вопроса представляется необходимым осветить также вопрос о том, как соотносятся:

1) переход права собственности на нефть, переданную отправителем нефти в систему АК «Транснефть», от отправителя нефти к АК «Транснефть», и

2) право отправителя нефти по распоряжению соответствующей нефтью, поскольку совершенно ясно, что в отношении этой нефти отправителем могут быть заключены какие-либо договоры, определяющие судьбу этой нефти после ее получения.

Представляется, что решение этого вопроса заключается в следующем.

Право распоряжения вещью с характеристиками, подобными (в рамках соответствующего ГОСТ) характеристикам нефти, переданной в систему АК «Транснефть», у отправителя нефти действительно остается. Однако в данном случае речь идет не о той вещи, которая пере-

¹⁴ Так, например, риск случайной гибели переданной нефти согласно данной конструкции Договора транспортировки должен быть возложен на АК «Транснефть» в силу ст. 211 ГК РФ и, более того, учитывая факт наличия соответствующего условия в самом Договоре транспортировки.

лана для «транспортировки», а о той, право на получение которой возникает у отправителя в силу положений Договора на транспортировку и ее меновой сущности. Это тем более верно, что отправитель не может распорядиться именно той вещью, которая была передана им для транспортировки в систему АК «Транснефть» с определенными качественными и количественными характеристиками, поскольку сам «на выходе» получит иную нефть. с иными (в большинстве случаев) качественными характеристиками и в количестве, меньшем на величину технологических потерь. Таким образом, может иметь место распоряжение лишь в отношении той вещи, право на получение которой возникло у отправителя в соответствии с условиями Договора транспортировки¹⁵ Данный случай, например при использовании отправителем нефти такой формы распоряжения соответствующей нефтью, как ее продажа, подпадает под положения п. 2 ст. 455 ГК РФ в части распоряжения вещью, право собственности на которую возникнет у продавца в будущем.

Кроме того, представляется, что лицо, являющееся стороной в таких меновых отношениях с АК «Транснефть» (чаще всего это сам отправитель нефти), имеет возможность в рамках, установленных гражданским законодательством, распоряжаться своими правами (требованиями), которыми оно обладает по отношению к АК «Транснефть» в силу обозначенных меновых отношений¹⁶

В качестве иной формы распоряжения отправителем нефти соответствующей нефтью (а точнее, своими правами на нее) также можно назвать возможность уступки отправителем своих прав по Договору транспортировки, в результате чего цессионарий получает соответствующие права требования к АК «Транснефть» В данном случае, тем не менее, необходимо учитывать тот факт, что типовым Договором транспортировки право отправителя нефти уступить свои права по договору ограничены перечнем оснований, указанных в самом договоре. В связи с этим также затруднительно говорить о свободном распоряжении отправителем своими правами в отношении нефти.

Выбор одной из указанных выше форм распоряжения (нефтью или правами на нее), а также условия такого договора должны определять-

¹⁵ Понятно, таким образом, что далеко не все формы распоряжения могут быть использованы отправителем нефти до момента ее фактического получения «на выходе».

¹⁶ Подробнее некоторые формы такого распоряжения правами (требованиями) будут рассмотрены в наших следующих статьях.

ся с особой тщательностью в каждом конкретном случае, поскольку от этого могут зависеть не только права и обязанности сторон, но даже юридическая действительность соответствующего договора.

Как было указано выше, помимо элементов договора мены Договор транспортировки содержит элементы договора об оказании услуг. К ним относятся, например: осуществление диспетчеризации потоков нефти, контроль режима перекачки, перевалки, налива (кроме налива в автоцистерны), слива нефти.

Однако в данном случае эти услуги, оказываемые АК «Транснефть» в рамках Договора транспортировки, выполняют скорее вспомогательную функцию по обеспечению выполнения сторонами обмена одного товара на другой, то есть конструкция договора об оказании услуг обеспечивает выполнимость договора мены или, выражаясь языком М.И. Брагинского, «обслуживает основную функцию контрагентов»¹⁷

Необходимо заметить, что меновая сущность Договора транспортировки порождает также и ряд связанных с этим правовых последствий, имеющих чрезвычайно важное значение для субъектов таких отношений – отправителя нефти и АК «Транснефть». Одним из основных таких последствий является временное (по общему правилу – до момента передачи нефти получателю «на выходе») изменение балансовой стоимости активов у названных субъектов, связанное с фактом исчезновения индивидуально-определенной вещи (нефти отправителя) и права собственности на нее у отправителя нефти и принятие права собственности на соответствующую нефть АК «Транснефть». Как следствие этого возникает и необходимость учета таких изменений на балансах обеих компаний. Кроме того, права (требования), возникшие у отправителя нефти к АК «Транснефть» в рамках меновых отношений, также должны быть соответствующим образом учтены.

На основании вышеизложенного представляется необходимым сделать следующие выводы.

На настоящий момент существует дискуссия о виде и сущности Договора транспортировки. При этом от принятого (или доказанного¹⁸) решения данного вопроса напрямую зависят права и обязанности сторон по договору (например, в части распределения рисков случай-

¹⁷ См.. Брагинский М.И. Договор хранения. М., 1999 С. 7

¹⁸ Например, в случае судебного рассмотрения соответствующего спора.

ной гибели транспортируемой нефти, а следовательно, и соответствующих убытков).

Несмотря на то, что многие предписания Положения о приеме и движении нефти устарели и фактически не применяются, сам нормативный акт продолжает действовать и на настоящий момент. В связи с этим существует возможность оспаривания действительности как соответствующих положений Договора транспортировки, так и самого Договора в целом в случае, если это целесообразно для участника договорных отношений в каждой конкретной ситуации.

В силу особого регулирования отдельных вопросов, связанных с соответствующими договорными отношениями (например, в части применения норм технологических потерь при транспортировке нефти по системе магистрального нефтепровода), при разработке и формировании договорной схемы, одним из элементов которой является Договор транспортировки, представляется необходимым учитывать особенности такого регулирования, с тем чтобы избежать убытков, неизбежно возникающих при неквалифицированном подходе к рассматриваемой проблеме.