

Исполнение обязательств, вытекающих из договора транспортировки нефти по российскому праву

Д. С. Алякин

Московский государственный институт международных отношений (университет)
Министерства иностранных дел РФ,
Российская Федерация, 119454, Москва, пр. Вернадского, 76

Для цитирования: Алякин, Д. С. 2024. «Исполнение обязательств, вытекающих из договора транспортировки нефти по российскому праву». *Вестник Санкт-Петербургского университета. Право* 4: 1043–1060. <https://doi.org/10.21638/spbu14.2024.408>

В статье исследуется исполнение обязательств, вытекающих из договора транспортировки нефти по системе магистральных нефтепроводов, а также выявляется природа данной договорной конструкции по праву России. Актуальность работы обусловлена необходимостью сформировать единообразное и последовательное правовое регулирование отношений, складывающихся в нефтяном секторе топливно-энергетического комплекса России, на примере транспортировки нефти. Цель исследования — изучение сущности и особенностей исполнения упомянутых обязательств, главным образом обязательства по транспортировке нефти, и правовой природы оформляющего их договора. Материалом послужили Гражданский кодекс РФ и иные нормативные правовые акты, государственные стандарты и технические документы, регламентирующие качество нефти и процесс ее транспортировки, а также научные труды отечественных авторов в области гражданского права. Методологическую основу составили общенаучные (анализ, синтез, аналогия) и специальные юридические методы (сравнительно-правовой, формально-логический, исторический, системный, структурно-функциональный и метод толкования). Обосновано, что отношения по транспортировке нефти по системе магистральных нефтепроводов ближе к обязательствам возмездного оказания услуг, хоть и не в полной мере соответствуют их правовой природе. Надлежащее исполнение обязательства по транспортировке предполагает прием в пункте отправления и доставку за определенную плату нефти установленного количества и качества по системе магистральных нефтепроводов в пункт назначения в согласованный срок. Добросовестное исполнение указанного обязательства подразумевает соблюдение требований честного ведения дел, сотрудничества сторон и экономичного исполнения. Надлежащее и добросовестное исполнение обязательств, вытекающих из договора транспортировки нефти по системе магистральных нефтепроводов, призвано способствовать сбалансированному развитию нефтяной и связанных с ней отраслей российской экономики и обеспечению национальной энергетической безопасности. Специальных гражданско-правовых норм, которые подробно регулировали бы данные отношения, недостаточно. Имеющиеся пробелы могли бы быть восполнены посредством принятия федерального закона.

Ключевые слова: транспортировка нефти, система магистральных нефтепроводов, исполнение обязательств, договорное обязательство, надлежащее исполнение, добросовестное исполнение, российское право, гражданское право.

1. Введение

Договорные связи в нефтяном секторе экономики устанавливаются посредством обязательств, вытекающих, как правило, из долгосрочных соглашений. Их сторонами выступают субъекты предпринимательской деятельности, осуществляющие добычу, переработку, сбыт и транспортировку нефти. Регулярность, равномерность и непрерывность снабжения нефтеперерабатывающих заводов (НПЗ) нефтью обеспечивается договором транспортировки. Перемещение нефти происходит в значительной степени посредством системы магистральных нефтепроводов, предназначенной для удовлетворения потребностей субъектов нефтяного рынка, заинтересованных в транспортировке нефти для ее переработки. В основе рассматриваемой юридической конструкции лежат общественные отношения между носителями права собственности на нефть (нефтедобывающими и иными организациями) или субъектами, располагающими нефтью на ином законном основании, и оператором системы магистральных нефтепроводов.

2. Основное исследование

2.1. Правовая природа отношений по транспортировке нефти

Россия унаследовала от СССР заложенную в 1950-е годы и впоследствии развивавшуюся основу системы магистральных трубопроводов (Гудков, Лахно 2009, 489). В советский период нефтепроводные управления приобретали нефть у нефтепромыслов и продавали ее нефтеперерабатывающим предприятиям. Отношения купли-продажи оформлялись договором поставки посредством перекачки добытой нефти по нефтепроводам. Требовалось заключать два договора поставки: 1) между поставщиком (нефтепромыслом или НПЗ) и нефтепроводным управлением; 2) между нефтепроводным управлением и покупателем (Шевченко 2015, 171). Если отправителем и получателем нефти являлось одно лицо, то указанные отношения могли оформляться договором на перекачку нефти по нефтепроводу (Садиков 2015, 37–38). Е. Д. Шешенин охарактеризовал отношения по транспортировке нефти как отношения по договору поставки или снабжения ввиду выполнения владельцем трубопровода роли нефтеснабжающей организации при транспортировке нефти (Шешенин 1968, 227). Л. М. Рутман выделял в правовой природе отношений по перемещению нефти одновременное наличие черт поставки (которые преобладали) и транспортировки (Рутман 1987, 129–130). С. И. Дудников, напротив, подчеркивая ведущую роль транспортировки, утверждал, что «доставка нефтегрузов по магистральным трубопроводам — транспортный процесс, а не элемент поставки» (Дудников 1962, 13). О. Г. Закиева отмечает, что система магистральных нефтепроводов выполняла снабженческо-сбытовые функции наряду с куплей-продажей нефти, поскольку ее производители не осуществляли поставку сырья на НПЗ и экспорт (Закиева 2006, 4).

По мнению А. Н. Романович, в советское время отношения с участием трубопроводного транспорта нельзя было рассматривать ни как поставку, обремененную транспортировкой, ни как транспортировку с «поставочным элементом». Ввиду оформления отношений единым договором также нельзя было говорить

о наличии самостоятельных обязательств поставки и транспортировки. Договор поставки являлся «узкой» конструкцией для отношений по эксплуатации трубопроводного транспорта, охватывавших поставку и транспортировку, которые образовывали нераздельный с экономической и правовой точек зрения процесс. Для преодоления указанной коллизии предлагалось обособить и разграничить транспортировку и поставку (Романович 1984, 26–28).

В результате перехода от административно-плановой экономики к рыночному хозяйствованию «на месте производственных объединений по добыче нефти, соединявших в себе функции добычи и транспортировки, появились частные нефтедобывающие компании и независимые от них предприятия нефтепроводного транспорта» (Закиева 2006, 4–5). Это привело к тому, что транспортировка и поставка нефти стали самостоятельными видами предпринимательской деятельности, фактически и юридически отделенными друг от друга. В настоящее время отношения в сфере доставки нефти за плату опосредуются договором транспортировки, регулирующим лишь перемещение нефти отправителя, а не последовательно заключающимися вышеуказанными договорами, предполагавшими приобретение нефти (в советское время отдельный договор транспортировки нефти не требовался).

Гражданский кодекс РФ (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ¹ (ГК РФ) не разделяет транспортировку и поставку нефти, размывая их в п. 2 ст. 548 ГК РФ, где устанавливается субсидиарное применение норм о договоре энергоснабжения к отношениям по снабжению, в том числе нефтью, через присоединенную сеть. Помимо существенных различий между понятиями «присоединенная сеть» и «нефтепровод», перемещение нефти не связано с ее потреблением, как происходит при энергоснабжении. При этом в отношениях по транспортировке нефти отсутствуют элементы купли-продажи. Подход законодателя, вступая в противоречие со специальными нормативными правовыми актами, не отражает складывающиеся на практике общественные отношения по транспортировке нефти, значительно отличающиеся от энергоснабжения. Таким образом, представляется обоснованным исключить упоминание указанных отношений из п. 2 ст. 548 ГК РФ с целью совершенствования правового регулирования (Бабичева 2015, 184–185; Логофет 2005, 44).

Снабжение нефтью в промышленных объемах в России продолжает осуществляться в первую очередь посредством системы магистральных нефтепроводов. Это объясняется важностью обеспечения регулярности и низкой себестоимостью транспортировки, обусловленной, помимо сравнительно низких операционных расходов, расположением регионов нефтедобычи, НПЗ и другими факторами. Публичное акционерное общество «Транснефть» является крупнейшим оператором трубопроводного транспорта.

Частные (промышленные, подводные) нефтепроводы пока широко не распространены (их эксплуатацию осуществляет отправитель нефти, в то время как система магистральных нефтепроводов управляется оператором). Однако сам факт их появления, по утверждению С. Л. Ситникова, будет означать «пересмотр сложившейся и существующей на настоящий момент юридической конструкции, оформляющей отношения по транспортировке нефти посредством системы не-

¹ Здесь и далее все ссылки на российские нормативно-правовые акты и судебную практику приводятся по СПС «КонсультантПлюс». Дата обращения 6 ноября, 2024. <http://www.consultant.ru>.

фтепроводов, сформированной десятилетия назад». Тем не менее на данном этапе «отношения, которые возникают в связи с транспортировкой нефти посредством системы частных («промысловых») нефтепроводов, регулируются лишь нормами ГК РФ» (Ситников 2012) (к ним также могут применяться Федеральные законы от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях» и от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее — Закон № 147-ФЗ и Закон № 135-ФЗ)). Распространение частных нефтепроводов, связывающих объекты нефтедобычи с НПЗ, могло бы предоставить заинтересованным лицам возможность не заключать договор транспортировки нефти с «Транснефтью», так как для переработки нефти достаточно договоров переработки «давальческого сырья» (процессинга) или поставки (в зависимости от намерений сторон).

Отношения в сфере транспортировки нефти складываются между профессиональными участниками рынка и являются предпринимательскими, к которым применяются как частноправовые, так и публично-правовые нормы. В настоящее время указанные отношения на уровне федерального законодательства продолжают регулироваться нормативными правовыми актами общего характера: ГК РФ, Законами № 147-ФЗ и № 135-ФЗ, в которых не учитывается специфика деятельности, связанной с транспортировкой нефти. Упорядоченное специализированное федеральное законодательство, которое регулировало бы транспортировку нефти по системе магистральных нефтепроводов, пока не сформировано, несмотря на высокую востребованность такого способа ее перемещения в пространстве. Основными подзаконными нормативными правовыми актами, регулирующими транспортировку нефти, являются Положение о приеме и движении нефти в системе магистральных нефтепроводов, утв. Приказом Минтопэнерго России от 05.10.1995 № 208, и Правила обеспечения недискриминационного доступа к услугам субъектов естественных монополий по транспортировке нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам в РФ, утв. Постановлением Правительства РФ от 29.03.2011 № 218.

С экономической точки зрения нынешняя ситуация не позволяет оформить систему сдержек и противовесов в отношении «Транснефти», располагающей широким инструментарием воздействия на субъектов нефтяного рынка. Речь идет о наличии у экономически более сильной стороны возможности навязывать слабой стороне условия договоров или иным образом влиять на доступ контрагента к участию в коммерческих отношениях в этой сфере, что может ограничивать конкуренцию.

С правовой же точки зрения отсутствие специализированного законодательства вынуждает стороны активно задействовать подзаконные нормативные правовые акты и согласовывать интересующие их положения в договорах. «Транснефть» разработала и периодически обновляет форму типового договора об оказании услуг по транспортировке нефти. Согласно п. 4 ст. 426 ГК РФ, под типовым договором подразумеваются «правила, обязательные для сторон при заключении публичных договоров», которые Правительство РФ и уполномоченные им федеральные органы исполнительной власти могут устанавливать в предусмотренных законом случаях. Д. Д. Логофет и М. В. Саудаханов отмечают, что использование термина «типовой договор» применительно к используемому «Транснефтью» документу является «неудачным», так как Правительство РФ не утверждало соответствующий типовой

договор ввиду отсутствия указаний в законодательстве по этому вопросу (Логофет 2005, 45, 54–55; Саудаханов 2007, 74). А. И. Перчик и С. Л. Ситников, наоборот, рассматривают указанный договор как типовой в том числе в связи с согласованием его текста с курирующими транспортировку нефти государственными органами (Перчик 2002, 117; Ситников 2012). М. М. Бабичева обращает внимание на «необходимость предварительного согласования формы типового договора с ФАС России в целях обеспечения соблюдения при разработке такой формы требований антимонопольного законодательства» (Бабичева 2015, 57–58). Пункт 18 Стандартов раскрытия информации субъектами естественных монополий, оказывающими услуги по транспортировке нефти и нефтепродуктов по магистральным трубопроводам, утв. Постановлением Правительства РФ от 18.10.2010 № 844, устанавливает, что субъекты естественных монополий раскрывают информацию об условиях, на которых осуществляется оказание услуг по транспортировке нефти. В частности, подп. «а» предусматривает, что данная информация должна содержать существенные условия и/или типовую форму договора об оказании услуги по транспортировке нефти... (при ее наличии). Оговорка «при ее наличии» в отношении раскрытия типовой формы договора транспортировки нефти может быть истолкована как одобрение Правительством РФ использования субъектом естественной монополии в лице «Транснефти» ее проекта типового договора.

Особого внимания заслуживает важность обеспечения «недискриминационного “доступа к трубе”, выступающего необходимым условием развития конкуренции», а также распространение на договор транспортировки нефти нефтепроводным транспортом содержащихся в ст. 426 ГК РФ норм о публичном договоре (Бабичева 2015, 50–53, 57, 185–186) (в том числе с учетом абз. 2 п. 1 ст. 4 Закона № 147-ФЗ). Право доступа к транспортировке нефти предполагает, во-первых, технологическое подключение к системе магистральных трубопроводов и, во-вторых, получение соответствующих услуг по перемещению сырья. М. В. Саудаханов рассматривает договор транспортировки в качестве публичного договора в связи с отнесением магистрального трубопроводного транспорта к системе транспорта общего пользования по смыслу абз. 1 п. 1 ст. 426 ГК РФ (Саудаханов 2007, 69). Однако система магистральных нефтепроводов, в отличие от железнодорожного, автомобильного и других видов транспорта, не является транспортным средством, так как перемещение нефти происходит без движения самой системы. Д. Д. Логофет отмечает, что, согласно ст. 426 ГК РФ, «статус “Транснефти” (субъект естественной монополии. — Д. А.) не позволяет ей оказывать предпочтение одному лицу перед другим», а «лицо, получившее отказ, вправе обратиться в суд с требованием о понуждении “Транснефти” заключить договор в соответствии со ст. 445 ГК РФ» (Логофет 2005, 74). В литературе также подчеркивается необходимость законодательно закрепить публичный характер договора об оказании услуг по транспортировке нефти или признать транспортом общего пользования трубопроводные системы в целях предотвращения «необоснованного отказа в “доступе к трубе” и создания условий для формирования справедливых цен на нефть» (Бабичева 2015, 11, 185). С формально-юридической точки зрения упомянутый договор можно причислить к публичным договорам по смыслу п. 2 ст. 548 ГК РФ, поскольку договор энергоснабжения является публичным. Тем не менее с учетом предыдущих рассуждений о необходимости корректировки упомянутой статьи ссылка на нее вряд ли в пол-

ной мере обоснованна. Представляется, что ст. 426 ГК РФ и абз. 2 п. 1 ст. 4 Закона № 147-ФЗ, а также ранее упомянутые постановления Правительства РФ позволяют рассматривать данную правовую конструкцию в качестве публичного договора. Однако такая трактовка не должна препятствовать уточнению регулирования законодателем с целью укрепления правовой определенности. Таким образом, оператор обязан обеспечить отправителям недискриминационный доступ к системе магистральных нефтепроводов, исходя из ее пропускной способности, и вправе отказаться от заключения договора транспортировки лишь по причине отсутствия технологической возможности доставить нефть ввиду заполненности указанной системы.

Недостаточное внимание законодателя к развитию регулирования транспортировки нефти привело к многообразию точек зрения на сущность оформляющего ее договора. Выявление правовой природы такого договора необходимо для правильного применения норм к соответствующим отношениям. Сформулированные в доктрине тезисы могут учитываться при упорядочении, обновлении, расширении и совершенствовании нормативной правовой базы.

В ряде научных работ проводится подробный анализ мнений авторов (Логофет 2005, 97–123; Саудаханов 2007, 75–84; Ситников 2012; Шевченко 2015, 169–183; 2016; Гаврилина 2016, 181–211; Федосов 2018, 25–28; Данилова, Скифская, Болотин 2020, 85–91) и исследуются различные взгляды на правовую природу договора транспортировки нефти, который предлагается рассматривать:

- как договор поставки (в советское время также мог заключаться договор перекачки, когда отправитель и получатель нефти совпадали) (Брагинский 1967, 38; Витрянский 2011, 234; Садиков 2015, 36);

- договор о снабжении продукцией через присоединенную сеть (по аналогии с договором энергоснабжения) (Елисеев 2005, 90, 94);

- посреднический договор (Мухина 2007, 31);

- договор возмездного оказания услуг (Богоненко 2002, 60), который в зависимости от целей и особенностей отношений сторон может являться смешанным договором, содержащим вместе с чертами возмездного оказания услуг элементы соглашения участников общей долевой собственности или договора мены (Ситников 2012);

- смешанный договор (транспортной экспедиции и возмездного оказания услуг (Юшин 2001, 49), включая управляемое смешение нефти (компаундирование)) (Закиева 2006, 93, 170); об организации перевозок, перевозки (основной элемент) и хранения вещей с обезличением (Логофет 2005, 149–150); перевозки, возмездного оказания услуг и хранения (Саудаханов 2007, 7); транспортировки, поставки и хранения (Баданина 2013, 45); передачи имущества и оказания услуг (транспортировка, хранение) с применением к этому договору правил об энергоснабжении (Медведев, Смирнов 2005, 434);

- договор *sui generis* (Перчик 2005, 13; Бабичева 2015, 11; Лукьяненко 2020, 68).

Таким образом, в доктрине нет единой позиции по поводу правовой природы отношений в сфере транспортировки нефти и используемого для их оформления договора. И. В. Гудков и П. Г. Лахно отмечают, что окончательный ответ на вопрос о том, какие нормы ГК РФ следует применять к транспортировке нефти, «должен быть выработан либо правоприменительной практикой, либо посредством внесе-

ния в действующее законодательство изменений, направленных на специальную гражданско-правовую регламентацию данного договора» (Гудков, Лахно 2009, 537). Для определения правовой природы договора необходимо исходить из его каузы (цели) и учитывать технологические особенности, присущие исполнению вытекающих из него обязательств.

Цель разработанного «Транснефтью» типового договора — доставка за определенную плату нефти и ее получение уполномоченным лицом в согласованный срок в пункте назначения независимо от изменения ее качественных характеристик (в рамках требований ГОСТа) и уменьшения количества (в пределах естественной убыли (безвозвратных потерь)) в сравнении с показателями нефти, сданной отправителем в систему магистральных нефтепроводов.

По мнению С. Л. Ситникова, «наиболее типичной является ситуация, когда в силу характера отношений, возникающих между участниками процесса транспортировки нефти, а также целей, преследуемых участниками, договор транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов представляет собой в чистом виде договор возмездного оказания услуг. Однако в зависимости от отношений и целей сторон в конкретном случае договор транспортировки нефти может представлять собой “смешанный договор” (п. 3 ст. 421 ГК РФ), сочетающий, помимо элементов договора о возмездном оказании услуг, элементы соглашения участников общей долевой собственности либо элементы договора мены». Автор отмечает, что закрепление механизма мены потребовало бы «глобальный пересмотр всего договора», а механизма долевой собственности на нефть — «небольших изменений» (Ситников 2012). Предложенные коррективы обусловлены в первую очередь отсутствием законодательного и договорного регулирования банка качества нефти (Ситников 2012; Бабичева 2015, 30, 43, 45; Перчик 2005, 15; Саудаханов 2007, 103–104) — инструмента, предназначенного компенсировать субъектам транспортировки, сдающим в систему магистральных нефтепроводов более дорогие сорта нефти, ухудшение ее качественных показателей в результате транспортировки за счет средств, уплачиваемых участниками транспортировки, которые сдали для отправки более дешевые сорта нефти.

Согласно п. 2 Положения об определении тарифов на услуги по транспортировке нефти по магистральным трубопроводам, утв. Приказом Федеральной службы по тарифам РФ (ФСТ РФ) от 17.08.2005 № 380-э/2, «процесс перемещения нефти по магистральным трубопроводам (...транспортировка нефти) включает в себя следующие основные операции: перекачка нефти по магистральному трубопроводу; выполнение заказа и диспетчеризация поставок нефти; перевалка, слив/налив, прием/сдача нефти». Указанные услуги также включены в п. 1 Перечня услуг субъектов естественных монополий в сфере транспортировки нефти и нефтепродуктов по магистральным трубопроводам, тарифы на которые регулируются государством, утв. Постановлением Правительства РФ от 29.12.2007 № 980.

Перечисленные операции, связанные с транспортировкой нефти, представляют собой оказываемые «Транснефтью» услуги и приводятся в ее типовом договоре — в определении термина «транспортировка», означающего «единый и неразрывный технологический процесс, включающий перекачку нефти по магистральному нефтепроводу, выполнение заказа и диспетчеризацию, перевалку, слив/налив, прием/сдачу нефти грузоотправителя». Е. А. Гаврилина отмечает, что «предметом

договора транспортировки является комплексная услуга по обеспечению единого и неразрывного технологического процесса транспортировки, которая включает, помимо перекачки партии нефти, ее перевалку и управление транспортными потоками» (Гаврилина 2016, 189). Иными словами, предметом договора являются прием, доставка и сдача нефти за плату, на что направлено взаимодействие сторон и в отношении чего у них возникают права и обязанности.

В качестве критики рассмотрения данной договорной конструкции только как договора возмездного оказания услуг указывается на выпадение из его предмета самой нефти, в отношении которой оказываются услуги (Шевченко 2015, 183), и заинтересованности отправителя в результате — доставке и передаче нефти с определенными характеристиками в пункте назначения, а не в процессе оказания комплекса услуг (Логофет 2005, 120). По мнению Т. Л. Левшиной, услуга представляет собой совокупность деятельности и результата: «Результату предшествует совершение действий, не имеющих материального воплощения... и составляющих вместе с ним единое целое. Поэтому при оказании услуги “продается” не сам результат, а действия, к нему приведшие» (Левшина 2008, 417). Отправитель нефти заинтересован в результате оказания запрошенных услуг, к которому приводят действия оператора по перемещению нефти. С учетом того, что «юридическая природа любого гражданско-правового договора определяется его основной целью, а не сопутствующими ему моментами» (Медведев, Смирнов 2005, 444), обязательства из договора транспортировки нефти по правовой природе ближе к возмездному оказанию услуг, несмотря на неполное соответствие указанной договорной конструкции.

Договор транспортировки нефти является консенсуальным, двусторонним, sinalлагматическим (взаимным), публичным, возмездным, срочным, основным, а также договором присоединения. Он предусматривает, что оператор обязуется оказать услуги отправителю нефти. Речь идет о транспортировке оператором установленного объема и качества нефти, принадлежащей отправителю на праве собственности или ином законном основании и принятой от отправителя на одном узле учета нефти (УУН) магистрального нефтепровода (в пункте отправления), включая выполнение заказа, в случае необходимости технологическую подготовку нефти (доведения ее качественных показателей до необходимых для дальнейшей перекачки величин, соответствующих требованиям применяемого к транспортируемой нефти стандарта), диспетчеризацию нефтяных потоков, прием, перевалку, налив, слив и перекачку нефти по системе магистральных нефтепроводов до другого УУН магистрального нефтепровода (до пункта назначения) по согласованному с отправителем маршруту, а также маршрутизацию нефти (при организации ее транзита на экспорт). Оператор также обязуется выдать управомоченному на получение нефти лицу — получателю — нефть установленного качества в принятом от отправителя количестве, уменьшенном на величину технологических (эксплуатационных) потерь, в том числе в смеси с нефтью других отправителей, в пункте назначения в согласованный сторонами срок, включая слив, налив на автомобильных либо железнодорожных эстакадах или перевалку в морских портах нефти по согласованию с отправителем (в частности, прием нефти в резервуары для хранения и налив на танкер). Отправитель обязуется своевременно сдать принадлежащий на праве собственности или ином законном основании определенный объем нефти установленного качества опе-

ратору в пункте отправления, обеспечить принятие нефти получателем в пункте назначения и оплатить транспортировку нефти.

Отношения по перемещению нефти по системе магистральных нефтепроводов ближе по правовой природе к обязательствам возмездного оказания услуг (с использованием нефтепроводной системы). Речь идет о совершении оператором и отправителем нефти действий посредством реализации прав и выполнения обязанностей, установленных договором. Доставка нефти в пункт назначения является основной обязанностью оператора, оплата оказанных услуг — отправителя. Перечисленные обязательства можно условно разделить на основные (транспортировка нефти и оплата тарифа) и вспомогательные (остальные услуги оператора, действия отправителя и получателя). Встречается также иная классификация вытекающих из договора обязательств. И. В. Гудков и П. Г. Лахно отмечают, что «договор транспортировки нефти по магистральным нефтепроводам объединяет в себе две группы обязательств — обязательства по организации транспортировки и обязательства по доставке определенного количества нефти» (Гудков, Лахно 2009, 537). Первая группа охватывает обязанности по направлению месячной заявки, заказа и оплате услуг, вторая — по приему определенного количества и качества нефти в пункте отправления, ее доставке и сдаче получателю в пункте назначения.

2.2. Исполнение обязательства по транспортировке нефти

Реализация принципа надлежащего исполнения регулируется ГК РФ с учетом присущих транспортировке нефти особенностей, которые отражаются в том числе в специальных нормах и технических правилах. При этом технические документы могут применяться ограниченно, так как их предназначение заключается в обеспечении единства и неразрывности технологического процесса перемещения нефти по системе магистральных нефтепроводов, а не в регулировании отношений сторон. С учетом ст. 309 ГК РФ на передний план выходят положения договора и подзаконных нормативных правовых актов (ввиду пробелов в законодательстве).

В случае ненадлежащего исполнения обязательства по доставке нефти по системе магистральных нефтепроводов в пункт назначения возможна реализация требования исполнить указанное обязательство в натуре. Речь идет о том, что выплата неустойки и возмещение убытков не освобождают оператора от оказания услуг по перемещению нефти. Степень ненадлежащего исполнения этого обязательства можно оценить лишь после передачи нефти получателю. Ситуация, когда оператор полностью не исполняет указанное обязательство, что позволяет ему освободиться от исполнения в натуре, уплатив неустойку и возместив убытки, является скорее теоретической, поскольку «работоспособность и безопасность эксплуатации магистральных трубопроводов во многом обеспечивается их загруженностью нефтью» (Богоненко 2002, 65).

Далее рассмотрим исполнение обязательства по транспортировке нефти по системе магистральных нефтепроводов.

2.2.1. Надлежащий предмет

Предметом обязательства по транспортировке нефти выступают перемещение нефти в конкретное место за определенную плату вследствие оказания оператором комплекса услуг (осуществления технологических операций) в первую очередь по

ее транспортировке и совершение дополнительных действий по ее приему в систему, выдаче получателю и др. Отправитель должен оплатить оказываемые оператором услуги, стоимость которых рассчитывается на основе тарифов. Эти обязательства являются основными, другие — вспомогательными.

Процесс перекачки нефти следует понимать как комплекс «сложных технологических операций и действий, не только обеспечивающих движение нефти... по магистральным трубопроводам, но и воздействующих на состояние качества нефти» (Богоненко 2002, 76). Так, «Транснефть» формирует качественный состав нефти согласно ГОСТу Р 51858-2002 «Нефть. Общие технические условия», утв. Постановлением Госстандарта РФ от 08.01.2002 № 2-ст, Техническому регламенту ЕАЭС 045/2017 «О безопасности нефти, подготовленной к транспортировке и/или использованию», принятому Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 20.12.2017 № 89, и Схеме нормальных (технологических) грузопотоков нефти, утв. Приказом Минэнерго России от 13.02.2019 № 103. Отправителю необходимо подавать на рассмотрение оператора заявки, в которых указываются запрашиваемые услуги, маршруты транспортировки, а также качественные и количественные показатели нефти. Оператор составляет графики транспортировки на основе заявок.

Стороны могут идентифицировать нефть в соглашении указанием на наименование ее сорта. Однако целесообразно индивидуально определить нефть в договоре во избежание разногласий, которые могут возникнуть в результате транспортировки по причине изменений ее характеристик.

С учетом наличия в России различных сортов нефти и на основе классификации вещей в гражданском праве одни авторы рассматривают нефть как индивидуально-определенную, в первую очередь на момент ее передачи оператору (Саудаханов 2007, 109–110; Ситников 2012), другие — как родовую (Богоненко 2002; Логофет 2005, 102; Закиева 2006, 99–100; Мухина 2007, 34; Бабичева 2015, 43, 47, 58; Гаврилина 2016, 111, 114, 198). С. Л. Ситников отмечает, что «нефть, добытая из различных месторождений, различается качественными характеристиками, фактически индивидуализирующими ее» (Ситников 2012). Показатели сырой нефти не зависят от деятельности ее производителя. Подразумевается, что нефть одного отправителя как индивидуально-определенная вещь отделена от нефти других отправителей (таких же индивидуально-определенных вещей) при ее сдаче в систему магистральных нефтепроводов. Впоследствии передача нефти «в систему “когерентных” нефтепроводов (нефтепроводов, посредством которых транспортируется нефть, принадлежащая различным собственникам и добываемая из различных месторождений)» (Ситников 2012) и транспортировка нефти различных отправителей приводят к ее смешиванию при перемещении в общем потоке и изменению первоначальных характеристик (удельный вес, вязкость, процентное содержание серы, смол, асфальтенов, парафинов, ванадия, никеля, коксусемость, выход различных фракций углеводородов) (Ситников 2012). В результате изменения физического состава транспортируемой нефти происходит ее деиндивидуализация в юридическом смысле.

М. М. Бабичева подчеркивает, что «в трубу принимается нефть не как индивидуально-определенная вещь (с присущими только ей характеристиками), а нефть, соответствующая ГОСТу, т. е. как вещь родовая» (Бабичева 2015, 43). Этот тезис

является дискуссионным, поскольку, несмотря на необходимость обеспечить соответствие транспортируемой нефти требованиям ГОСТа, прием нефти осуществляется с оформлением актов приема-сдачи и паспортов качества нефти. В паспорте качества нефти указываются результаты измерений ее показателей качества, которые должны находиться в пределах, установленных ГОСТом. Это обусловлено тем, что в данном документе не закрепляются конкретные требования ко всем составляющим сдаваемой в систему магистральных нефтепроводов нефти, а предусматриваются предельные значения качества, которым нефть должна соответствовать. «Транснефть» обязана «сохранить показатели качества нефти в транспортных потоках и обеспечить сдачу нефти в конце маршрута транспортировки с установленными показателями качества и с учетом Схемы нормальных (технологических) грузопотоков нефти, утвержденной Минэнерго России» (Гаврилина 2016, 201). Соблюдению этого правила способствует наличие у оператора и Минэнерго России сведений о качестве планируемой к сдаче нефти, которые доводятся до них на этапе подключения объекта нефтедобычи к системе магистральных нефтепроводов.

Таким образом, являясь индивидуально-определенной вещью при ее сдаче отправителем в систему магистральных нефтепроводов, в ходе транспортировки нефть становится родовой вещью (как объект гражданских прав). Получатель принимает нефть, показатели качества которой должны находиться в установленных технических документах пределах, ввиду отсутствия у оператора возможности идентифицировать конкретно сданную нефть и передать ее получателю, на что отправитель, в свою очередь, соглашается. При передаче нефти от оператора получателю на УУН НПЗ происходит ее индивидуализация при помощи системы измерений количества и показателей качества нефти приемо-сдаточного пункта.

В результате транспортировки появляется новая нефть с присущими ей индивидуально-определенными характеристиками, которые отражаются в акте приема-сдачи и паспорте качества. Следовательно, несмотря на особые физико-химические свойства нефти, добываемой из разных месторождений, ее следует классифицировать как родовую вещь, которую можно описать посредством указания в паспорте качества нефти индивидуализирующих признаков ее состава (а не как обезличенную).

Перемещаемая по системе магистральных нефтепроводов нефть будет использоваться для ее переработки — тем самым на передний план выходит не добыча нефти из конкретного месторождения, а необходимость обеспечить ее соответствие установленным техническим стандартам, регламентам и техническим условиям, в которых нефть классифицируется в первую очередь в зависимости от массовой доли серы и плотности, определяющих ее качество и, соответственно, цену (как и цену полученных в результате ее переработки нефтепродуктов). Кроме того, ввиду вручения получателю в пункте назначения нефти с другими параметрами к ней неприменимо понятие «груз» в том смысле, в котором этот термин используется в ст. 785 ГК РФ, регулирующей договор перевозки (Ситников 2012).

Количество нефти, передаваемое получателю, всегда меньше объема нефти, сдаваемого отправителем в систему магистральных нефтепроводов, вследствие эксплуатационных (технологических) потерь, на которые соглашается отправитель в пределах норм естественной убыли. При этом оператор должен возместить сверхнормативные потери. Следовательно, транспортировка нефти предполагает изменения не только ее качественных, но и количественных характеристик.

В настоящее время «Транснефть» оставляет у себя «прилипающую» к системе магистральных нефтепроводов нефть (речь идет о разнице между объемом недостающей нефти и предельными значениями норм ее естественной убыли), не возвращая ее остатки отправителям, в условиях отсутствия регулирования этого вопроса. М. В. Саудаханов отмечает, что «Транснефть» выступает «лишь транспортировщиком чужой нефти, не имеет своей... и не вправе наращивать свое имущество (нефть) за счет уменьшения имущества другого лица» (Саудаханов 2007, 108). По мнению О. Г. Закиевой, излишки нефти не могут принадлежать как «Транснефти», которая выступает лишь в роли оператора трубопроводного транспорта, так и отправителям, которые соглашаются в договорах на доставку нефти за вычетом ее естественной убыли (при этом «выделить, сколько именно и чьей нефти убыло, не представляется возможным») (Закиева 2006, 125–126). Указанные излишки можно признать «своего рода технологической экономией транспортирующей организации по аналогии с экономией подрядчика в договоре подряда (ст. 710 ГК РФ)» (Закиева 2006, 127). Однако в данный момент невозможно определить размер разницы между объемом недостающей нефти и предельными значениями норм ее естественной убыли, поэтому «Транснефть» сразу использует нормы естественной убыли для определения количества передаваемой получателю нефти. Применение ст. 710 ГК РФ (по закрепленной п. 1 ст. 6 ГК РФ аналогии закона) к образующимся — в пределах норм естественной убыли за отчетный период — остаткам нефти можно признать в целом обоснованным в условиях отсутствия возможности установить разницу между объемом недостающей нефти и предельными значениями норм ее естественной убыли. В качестве альтернативы также можно рассмотреть возможность пропорционального распределения нефти, остающейся у «Транснефти» по итогам ежегодной ревизии, среди отправителей в зависимости от фактических долей транспортировки нефти в течение года.

Характерная черта типового договора — наличие условия о возлагаемой на «Транснефть» ответственности за сохранность нефти. Речь идет о принятии оператором, не являющимся собственником нефти, риска ее случайной гибели вопреки общему правилу, содержащемуся в ст. 211 ГК РФ. При этом нефть хранится бесплатно не только в пункте отправления после ее принятия оператором, но и в момент нахождения в трубопроводной системе в процессе транспортировки.

2.2.2. Надлежащие субъекты

В типовом договоре «Транснефть» не именуется перевозчиком, а признается оператором — субъектом естественной монополии, обеспечивающим «оказание услуг по транспортировке нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам» согласно абз. 3 п. 2 Правил обеспечения недискриминационного доступа к услугам субъектов естественных монополий по транспортировке нефти (нефтепродуктов) по магистральным трубопроводам в РФ, утв. Постановлением Правительства РФ от 29.03.2011 № 218. Абзац 2 п. 5 Положения о приеме и движении нефти в системе магистральных нефтепроводов устанавливает, что договор может заключаться с одним из предприятий трубопроводного транспорта

«Транснефти» при использовании условий типового договора. Другой стороной выступает отправитель нефти, обе стороны имеют права и обязанности. «Грузополучатель», в свою очередь, выступает не стороной договора, а организацией (внесенной Минэнерго России в реестр НПЗ), которая имеет право требовать от оператора передать нефть в пункте назначения, подписывает акт приема-передачи и получает паспорт качества.

В соответствии с п. 6.4.1 разработанного «Транснефтью» типового договора, оператор вправе привлекать к исполнению вытекающих из договора транспортировки обязательств организации системы «Транснефть» и других лиц, имеющих необходимые разрешительные документы на осуществление соответствующих видов деятельности. В то же время у «Транснефти», выступающей в роли должника в обязательстве по доставке нефти по системе магистральных нефтепроводов в пункт назначения, фактически отсутствует возможность возложить его исполнение на третье лицо, так как эксплуатация указанной системы осуществляется оператором. «Все сопутствующие основной обязанности исполнителя обязанности, такие как прием, хранение и сдача нефти... контроль за количеством и качеством нефти... охватываются общей обязанностью исполнителя, так как составляют отдельные звенья единого технологического процесса перекачки нефти... и поэтому также не могут хотя бы и в какой-то части быть переданы для исполнения третьим лицам» (Богоненко 2002, 62–63).

Согласно абз. 3 п. 5.6 типового договора, оплата оказываемых оператором услуг допускается третьим лицом, которое должно быть указано отправителем в заказе на транспортировку партии нефти по российской территории на расположенный в России НПЗ. Исполнение денежного обязательства, в котором оператор выступает в качестве кредитора, возможно не отправителем нефти, а третьим лицом, о котором оператор должен быть проинформирован. Однако, в соответствии с абз. 1 и 2 п. 5.6 упомянутого документа, в случае транспортировки нефти на экспорт или в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита по российской территории оплата третьими лицами не допускается.

2.2.3. Надлежащий способ

Способ исполнения обязательства по транспортировке нефти вытекает из его существа и особенностей перекачки, которая может сопровождаться дополнительными технологическими операциями. В. А. Богоненко отмечает, что «существо обязательства по доставке нефти... трубопроводным транспортом не только допускает, но и предполагает его исполнение по частям, так как в соответствии с техническими правилами и нормами при учете и приемке нефти... используется специальная учетная величина — партия нефти». Общее количество нефти, подлежащей «перемещению по магистральным трубопроводам в течение срока действия договора, разбивается на отдельные товарные части по кварталам, что согласовывается сторонами в договоре» (Богоненко 2002, 67–68).

Одним из элементов способа исполнения обязательств допустимо рассматривать саму систему магистральных нефтепроводов, поскольку ее теоретической альтернативой могли бы быть, например, цистерны (в контексте договора транспортировки нефти без привязки к системе магистральных нефтепроводов).

2.2.4. Надлежащий срок

От срока действия договора, составляющего один год (хотя зачастую отношения сторон являются долгосрочными и носят стратегический характер, в результате чего действие договора регулярно возобновляется), необходимо отличать сроки исполнения вытекающих из него обязательств — периодов перекачки нефти, годовой объем транспортировки которой также указывается в договоре. Срок исполнения указанного обязательства охватывает промежутки времени, в течение которых отправитель должен предоставить оператору нефть для транспортировки, а оператор — перекачать ее в пункт назначения и передать получателю. В. А. Богоненко отмечает, что сроки транспортировки нефти зависят от ее количества, которое необходимо доставить в пункт назначения, в связи «с технологическими возможностями магистральных трубопроводов, их пропускной способностью, зависящей от класса, типа, группы нефти» (Богоненко 2002, 54). Речь идет о квартальных объемах нефти, подлежащей транспортировке согласно заявкам отправителя, подаваемым на рассмотрение оператора. У отправителя практически отсутствует возможность корректировать сроки исполнения обязательства ввиду особенностей транспортировки. Моментом исполнения обязательства является подписание получателем акта приема-передачи.

2.2.5. Надлежащее место

Место исполнения представляет собой пункт назначения, в котором оператор должен передать сырье получателю, соединенный маршрутом перемещения нефти с пунктом ее сдачи отправителем в систему магистральных нефтепроводов.

Вытекающее из договора обязательство по транспортировке нефти прекращается его надлежащим исполнением, предполагающим своевременную передачу оператором получателю нефти установленного качества и в определенном объеме за предоставление оплаты.

Принцип добросовестности применяется к исполнению обязательства наряду с принципом надлежащего исполнения. Речь идет об осуществлении требований честного ведения дел, сотрудничества сторон и экономического исполнения.

Требование честного ведения дел применяется на протяжении взаимодействия сторон и предполагает взаимный учет сторонами их прав и законных интересов (согласно п. 3 ст. 307 ГК РФ), честное и предусмотрительное поведение, а также недопущение введения в заблуждение и намеренного обмана (в том числе сокрытия важных сведений) и отсутствие действий, которые могли бы стать препятствием надлежащему исполнению обязательства.

В ходе исполнения вытекающих из договора транспортировки нефти обязательств возникают многочисленные отношения в первую очередь между отправителем и оператором, а также иногда между оператором и получателем нефти. При этом нельзя исключать проблемы и препятствия для их надлежащего исполнения. Стороны должны принять меры для их преодоления. Дополнительным фактором, влияющим на важность сотрудничества, является долгосрочный характер отношений сторон.

Развитие системы магистральных нефтепроводов осуществляется с учетом ее основного назначения — доставить нефть с объектов добычи на НПЗ для ее пе-

переработки в нефтепродукты по наиболее оптимальному маршруту. Отправитель заинтересован в перемещении нефти по наименее протяженным, согласованным с оператором маршрутам с целью ее доставки с наименьшими затратами в интересующий пункт назначения (Богоненко 2002, 52). Осуществление такой транспортировки свидетельствует о соблюдении критерия экономичного исполнения обязательства.

3. Выводы

Транспортировка нефти по системе магистральных нефтепроводов имеет как правовую, так и технологическую специфику. Исходя из имеющихся норм и сложившейся практики, рассматриваемые отношения ближе по правовой природе к обязательствам возмездного оказания услуг. Предметом договора транспортировки нефти выступают прием, доставка и сдача ее за плату, на что направлено взаимодействие сторон и в отношении чего у них возникают права и обязанности. Надлежащее и добросовестное исполнение обязательств из указанного договора способствует сбалансированному развитию нефтяной и связанных с ней отраслей российской экономики и обеспечению национальной энергетической безопасности.

В нормативных правовых актах также прослеживается тенденция к отнесению отношений по транспортировке нефти к договорной форме возмездного оказания услуг. При этом наблюдается дефицит гражданско-правовых норм, которые подробно регулировали бы данные отношения. С учетом изложенного представляются целесообразными детализация правового регулирования, упорядочение, корректировка и уточнение норм, содержащихся в ГК РФ и подзаконных нормативных правовых актах, в том числе посредством принятия отдельного федерального закона, который охватил бы разрозненные специальные нормы.

Библиография

- Бабичева, М. М. 2015. *Условие о цене в договорах поставки нефте- и газопродуктов трубопроводным транспортом*. Дис. ... канд. юрид. наук, Всероссийский государственный университет юстиции (РПА Минюста России).
- Баданина, О. В. 2013. *Договор переработки нефти из давальческого сырья как вид предпринимательского договора*. Под общ. ред. Е. А. Трещевой. Самара: Самар. ун-т.
- Богоненко, В. А. 2002. *Правовое регулирование доставки нефти и нефтепродуктов трубопроводным транспортом*. Новополюцк: Полоц. гос. ун-т.
- Брагинский, М. И. 1967. *Общее учение о хозяйственных договорах*. Минск: Наука и техника.
- Витрянский, В. В. 2011. *Российское гражданское право*. В 2 т. Т. 2: *Обязательственное право*. Отв. ред. Е. А. Суханов. М.: Статут.
- Гаврилина, Е. А. 2016. *Система договорных связей на рынке нефти и нефтепродуктов*. М.: МГИМО-Университет.
- Гудков, И. В., П. Г. Лахно. 2009. «Магистральные трубопроводы и право». *Энергетика и право* 2: 486–546.
- Данилова, Н. В., К. Н. Скифская, С. С. Болотин. 2020. «Договор транспортировки нефти магистральным трубопроводным транспортом: de lege lata и de lege ferenda». *Вестник Сургутского государственного университета* 4 (30): 85–93.
- Дудников, С. И. 1962. «Правовое оформление операций трубопроводного транспорта». *Советская юстиция* 24: 12–13.

- Елисеев, И. В. 2005. «Купля-продажа. Мена». *Гражданское право*. В 3 т. Т. 2. Отв. ред. А. П. Сергеев, Ю. К. Толстой, 3–133. М.: ТК Велби; Проспект.
- Закиева, О. Г. 2006. *Правовое регулирование отношений в сфере транспортировки нефти по магистральным нефтепроводам*. Дис. ... канд. юрид. наук, Уральская государственная юридическая академия.
- Левшина, Т. Л. 2008. *Комментарий к Гражданскому кодексу РФ, части второй: (постатейный)*. Отв. ред. О. Н. Садилов. М.: Контракт; ИНФРА-М.
- Логофет, Д. Д. 2005. *Договор транспортировки нефти по магистральным нефтепроводам*. Дис. ... канд. юрид. наук, Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ.
- Лукьяненко, В. Е. 2020. «Правовое регулирование отношений в сфере транспортировки нефти, газа и других энергетических ресурсов по трубопроводам». *Аграрное и земельное право* 1 (181): 66–71.
- Медведев, Д. А., В. Т. Смирнов. 2005. «Транспортные обязательства». *Гражданское право*. В 3 т. Т. 2. Отв. ред. А. П. Сергеев, Ю. К. Толстой, 432–485. М.: ТК Велби; Проспект.
- Мухина, Э. Н. 2007. «Договор об оказании услуг по транспортировке нефти посредством системы магистрального трубопроводного транспорта». *Проблемы экономики и управления нефтегазовым комплексом* 3: 30–36.
- Перчик, А. И. 2002. *Трубопроводное право*. М.: Нефть и газ.
- Перчик, А. И. 2005. «Правовые проблемы развития трубопроводного транспорта в России». *Нефть, газ и право* 5: 9–16.
- Романович, А. Н. 1984. *Транспортные правоотношения*. Минск: Унив. изд-во.
- Рутман, Л. М. 1987. *Правовое регулирование деятельности нефтегазодобывающих объединений*. М.: Недра.
- Садилов, О. Н. 2015. *Вопросы гражданского права и международного частного права: избр. тр.* М.: Юриспруденция.
- Саудаханов, М. В. 2007. *Гражданско-правовая природа договора транспортировки нефти по магистральным нефтепроводам*. Дис. ... канд. юрид. наук, Московский университет МВД РФ.
- Ситников, С. Л. 2012. *Гражданско-правовое регулирование транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов: актуальные проблемы*. М.: Юстицинформ.
- Федосов, Я. К. 2018. *Особенности правового регулирования трансграничного перемещения энергоносителей трубопроводным транспортом*. Дис. ... канд. юрид. наук, Российский государственный университет правосудия.
- Шевченко, Л. И. 2015. *Договорные отношения в сфере энергетики*. М.: МГИМО-Университет.
- Шевченко, Л. И. 2016. «Понятия “присоединенная сеть” и “магистральный трубопровод” и их значение при разграничении договорных конструкций, используемых в сфере снабжения энергией и энергоресурсами». *Труды Института государства и права РАН* 6 (58): 112–122.
- Шешенин, Е. Д. 1968. *Советское гражданское право*. В 2 т. Т. 2. Под ред. О. А. Красавчикова. М.: Высшая школа.
- Юшин, А. П. 2001. «Правовая природа договора на транспортировку нефти». *Нефть, газ и бизнес* 3: 49–50.

Статья поступила в редакцию 18 сентября 2023 г.;
рекомендована к печати 30 июля 2024 г.

Контактная информация:

Алякин Дмитрий Сергеевич — соискатель; <https://orcid.org/0000-0002-1025-5512>,
alyakin.dmitry@gmail.com

Performance of obligations stemming from oil transportation contract under Russian law

D. S. Alyakin

MGIMO University,
76, pr. Vernadskogo, Moscow, 119454, Russian Federation

For citation: Alyakin, D. S. 2024. "Performance of obligations stemming from oil transportation contract under Russian law". *Vestnik of Saint Petersburg University. Law* 4: 1043–1060. <https://doi.org/10.21638/spbu14.2024.408> (In Russian)

The paper examines the performance of obligations stemming from the contract for the transportation of oil through the system of the main pipelines and identifies the nature of this contractual structure under Russian law. The relevance of the paper arises from the need to establish a uniform and consistent legal framework for relations developing in the oil sector of the fuel and energy industry of Russia using oil transportation as an example. The research aim is to examine the essence and characteristics of the performance of these obligations, mainly the oil transportation obligation, and the legal nature of the contract that formalises them. The material was the Civil Code of the Russian Federation and other regulatory legal acts, national standards and technical documents ruling oil quality and the process of its transportation, as well as domestic authors' studies in the field of civil law. The methodological basis consisted of general scientific (analysis, synthesis, analogy) and special legal methods (comparative-legal, formal-logical, historical, systemic, structural-functional methods, and a method of interpretation). It is justified that the relations for the transportation of oil through the system of the main oil pipelines are closer to the obligations for the provision of fee-based services, although do not fully correspond to their legal nature. Due performance of the transportation obligation involves receiving, at the point of departure and delivery, for a fee, of a specified quantity and quality of oil through the system of the main oil pipelines to the destination within the agreed period. Good faith performance of this obligation implies compliance with the requirements of fair dealing, cooperation between parties and cost-effectiveness. Due and good faith performance of obligations stemming from the contract for the transportation of oil through the system of the main oil pipelines is designed to contribute to the balanced development of the oil and related industries of the Russian economy and to ensure national energy security. There are not enough special civil law norms that would regulate these relations in detail. The existing gaps might be filled through the adoption of a federal law.

Keywords: performance of obligations, contractual obligation, good faith principle, fair dealing, cooperation, cost-effectiveness, Russian law, civil law.

References

- Babicheva, M. M. 2015. *Price condition in contracts for the supply of petroleum and gas products through the pipeline transport*. PhD Thesis in Law, Vserossiiskii gosudarstvennyi universitet iustitsii (RPA Miniusta Rossii). (In Russian)
- Badanina, O. V. 2013. *Contract of oil refining from tolling raw materials as a type of business contract*. Ed. by E. A. Treshcheva. Samara, Samarskii universitet Publ. (In Russian)
- Bogonenko, V. A. 2002. *Legal regulation of oil and petroleum products delivery through the pipeline transport*. Novopolotsk, Polotskii gosudarstvennyi universitet Publ. (In Russian)
- Braginskii, M. I. 1967. *General doctrine of economic contracts*. Minsk, Nauka i tekhnika Publ. (In Russian)
- Danilova, N. V., K. N. Skifskaya, S. S. Bolotin. 2020. "Oil transportation contract through the main pipeline transport: *de lege lata* and *de lege ferenda*". *Vestnik Surgutskogo gosudarstvennogo universiteta* 4 (30): 85–93. (In Russian)

- Dudnikov, S. I. 1962. "Legal formalisation of pipeline transport operations". *Sovetskaiia iustitsiia* 24: 12–13. (In Russian)
- Eliseev, I. V. 2005. "Purchase and sale. Exchange". *Grazhdanskoe pravo*. In 3 vols, vol. 2. Eds A. P. Sergeev, Iu. K. Tolstoi, 3–133. Moscow, TK Velbi Publ.; Prospekt Publ. (In Russian)
- Fedosov, I. K. 2018. *Characteristics of the legal regulation of a cross-border movement of energy products through the pipeline transport*. PhD Thesis in Law, Rossiiskii gosudarstvennyi universitet pravosudiia. (In Russian)
- Gavrulina, E. A. 2016. *System of contractual relations in the oil and petroleum products market*. Moscow, MGIMO-University Publ. (In Russian)
- Gudkov, I. V., P. G. Lakhno. 2009. "Main pipelines and law". *Energetika i pravo* 2: 486–546. (In Russian)
- Iushin, A. P. 2001. "Legal nature of the oil transportation contract". *Neft', gaz i biznes* 3: 49–50. (In Russian)
- Levshina, T. L. 2008. *Commentary to the Civil Code of the Russian Federation, Part two: (article-by-article)*. Ed. by O. N. Sadikov. Moscow, Kontrakt Publ.; INFRA-M Publ. (In Russian)
- Logofet, D. D. 2005. *Oil transportation contract through main oil pipelines*. PhD Thesis in Law, Institut zakonodatel'stva i sravnitel'nogo pravovedeniia pri Pravitel'stve RF. (In Russian)
- Luk'ianenko, V. E. 2020. "Legal regulation of relations in the field of transportation of oil, gas and other energy resources through pipelines". *Agrarnoe i zemel'noe pravo* 1 (181): 66–71. (In Russian)
- Medvedev, D. A., V. T. Smirnov. 2005. "Transport obligations". *Grazhdanskoe pravo*. In 3 vols, vol. 2. Eds A. P. Sergeev, Iu. K. Tolstoi. Moscow, TK Velbi Publ.; Prospekt Publ. (In Russian)
- Mukhina, E. N. 2007. "Contract for the provision of services for the transportation of oil through the system of the main pipeline transport". *Problemy ekonomiki i upravleniia neftegazovym kompleksom* 3: 30–36. (In Russian)
- Perchik, A. I. 2002. *Pipeline law*. Moscow, Neft' i gaz Publ. (In Russian)
- Perchik, A. I. 2005. "Legal issues of pipeline transport development in Russia". *Neft', gaz i pravo* 5: 9–16. (In Russian)
- Romanovich, A. N. 1984. *Transport legal relations*. Minsk, Universitetskoe izdatel'stvo Publ. (In Russian)
- Rutman, L. M. 1987. *Legal regulation of the activities of oil and gas producing associations*. Moscow, Nedra Publ. (In Russian)
- Sadikov, O. N. 2015. *Voprosy grazhdanskogo prava i mezhdunarodnogo chastnogo prava: izbrannye trudy*. Moscow, Iurisprudentsiia Publ. (In Russian)
- Saudakhanov, M. V. 2007. *Civil nature of the contract for the transportation of oil through the main pipelines*. PhD Thesis in Law, Moskovskii universitet MVD RF. (In Russian)
- Sheshenin, E. D. 1968. *Soviet civil law*. In 2 vols, vol. 2. Ed. by O. A. Krasavchikov. Moscow, Vysshiaia shkola Publ. (In Russian)
- Shevchenko, L. I. 2015. *Contractual relationships in the field of energy*. Moscow, MGIMO-Universitet Publ. (In Russian)
- Shevchenko, L. I. 2016. "Concepts of 'attached network' and 'main pipeline' and their meanings in the differentiation of contractual structures used in the field of energy supply and energy resources". *Trudy Instituta gosudarstva i prava RAN* 6 (58): 112–122. (In Russian)
- Sitnikov, S. L. 2012. *Civil law regulation of oil transportation through the oil pipeline system: actual issues*. Moscow, Iustitsinform Publ. (In Russian)
- Vitrianskii, V. V. 2011. *Russian Civil Law*. In 2 vols, vol. 2: *Law of obligations*. Ed. by E. A. Sukhanov. Moscow, Statut Publ. (In Russian)
- Zakieva, O. G. 2006. *Legal regulation of relations in the field of oil transportation through the main oil pipelines*. PhD Thesis in Law, Ural'skaia gosudarstvennaia iuridicheskaia akademiia. (In Russian)

Received: September 18, 2023

Accepted: July 30, 2024

Author's information:

Dmitry S. Alyakin — Postgraduate Student; <https://orcid.org/0000-0002-1025-5512>,
alyakin.dmitry@gmail.com