На правах рукописи

Федосов Ярослав Константинович

ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСГРАНИЧНОГО ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ЭНЕРГОНОСИТЕЛЕЙ ТРУБОПРОВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Специальность 12.00.03 – гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Москва – 2018

Работа выполнена на кафедре международного права Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Российский государственный университет правосудия»

Научный руководитель: доктор юридических наук, профессор, заслуженный юрист Российской Федерации
Нешатаева Татьяна Николаевна

Официальные оппоненты: Профессор кафедры международного права/международного частного права ОАНО «Московская высшая школа социальных и экономических наук», доктор юридических наук, доцент **Касенова Мадина Балташевна**

Доцент кафедры правового регулирования ТЭК ФГАОУ ВО «Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел РФ» (МГИМО), кандидат юридических наук, **Гаврилина Елена Александровна**

Ведущая организация: ФГАОУ ВО «Казанский (Приволжский) федеральный университет»

Защита состоится 11 декабря 2018 г. в 14 часов 00 минут на заседании диссертационного совета Д 170.003.02, созданного на базе Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Российский государственный университет правосудия», по адресу: 117418, г. Москва, ул. Новочеремушкинская, д. 69, ауд. 910.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на сайте Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Российский государственный университет правосудия».

Диссертация и автореферат размещены на официальном сайте Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Российский государственный университет правосудия» по адресу https://rgup.ru/?mod=pages&id=5534.

Автореферат разослан «___» _____2018 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета **Власова Т.В.**

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования

Трубопроводный транспорт «по существу является кровеносной системой любого государства», поскольку от его функционирования во многом зависит развитие как национальной, так и глобальной системы энергообеспечения (удовлетворение потребностей в энергоносителях как внутри государства, так и других государств, куда осуществляется экспорт энергоносителей)[1]. Трубопроводный транспорт особенно большое значение имеет для Российской Федерации в силу того, что она имеет большие запасы газа и нефти и является одним из лидеров среди добывающих их стран. Более того, как отмечается в научной литературе, в России от такого вида транспорта зависит и социально-экономическая ситуация[2].

В настоящее время вопросы правового регулирования перемещения энергоносителей трубопроводным транспортом, в особенности трансграничными трубопроводами (проходящими по территории нескольких государств) с учетом того, что они могут находиться под юрисдикцией разных государств, актуальны и с практической, и с теоретической точек зрения. Обусловливается это тем, что мировой спрос как на нефть[3], так и на газ[4] растет. При этом в период до 2030 г. спрос на торговлю сырой нефтью на международном рынке в странах, не являющихся членами Организации экономического сотрудничества и развития (в частности в Китае, Индии и странах Ближнего Востока), будет расти более быстрыми темпами. Большая часть сырой нефти, торгуемой на международном рынке, транспортируется трансграничными трубопроводами, которые имеют стратегическую роль. Трансграничные нефтепроводы, расположенные в ключевых местах Европы, Центральной Азии, Азии, Африки, Ближнего Востока, а также Северной и Южной Америк, представляют собой важный способ

---

[1] Энтин М.Л. Вместо предисловия // Московский журнал международного права. – 2006. – Спецвыпуск. – С. 3-4.
[2] Там же.
[3] Oil Demand Could Peak by End of Decade, Citi Analysts Say // The Wall Street Journal [Сайт]. URL: https://www.wsj.com/articles/SB10001424127887324685104578386694201176684 (дата обращения: 23.01.2018).
[4] BP Energy Outlook 2035. January 2014. URL: https://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/energy-economics/energy-outlook-2016/bp-energy-outlook-2014.pdf (дата обращения: 23.01.2018).

избежать дефицита поставок сырой нефти на рынки. Из 10 крупнейших нефтедобывающих стран мира (Саудовская Аравия, Россия, США, Китай, Иран, ОАЭ, Мексика, Кувейт и Бразилия) только Россия экспортирует значительную часть своей нефти посредством трубопроводов[5].

Спрос на газ в международной торговле растет еще более быстрыми темпами, чем спрос на добываемую нефть. В период с 2000 по 2012 гг. объем международной торговли газом вырос примерно с 706 млрд куб. м до 1033 млрд куб. м в год[6]. По имеющимся данным за 2013 г. СПГ-танкерами в год транспортируется 327,9 млрд куб. м мировой добычи газа, а остальные 705,5 млрд куб. м в год транспортируются трансграничными газопроводами[7]. Эта тенденция к росту спроса на газ к 2030 г. достигнет 3,7 % в год, при этом производство и транспортировка сжиженного природного газа будет увеличиваться на 4,3 % ежегодно, а протяженность трансграничного газопроводного транспорта будет увеличиваться на 3,0 % в год[8].

В то время как Северная Америка (США, в частности), по прогнозам, станет энергонезависимой к 2030 г.[9], ЕС и Китай будут оставаться крупнейшими импортерами энергоносителей, при этом рост импорта Китая соответствует его прогнозируемому экономическому росту[10]. Более дешевые запасы углеводородов сосредоточены в странах Ближнего Востока, в странах Африки, в России, в некоторых странах Содружества Независимых Государств (СНГ), и указанные страны останутся крупнейшими экспортерами. При этом на Ближнем Востоке совокупные доказанные запасы сырой нефти превышают запасы всех остальных регионов мира вместе взятых. С другой стороны, Азиатско-Тихоокеанский регион (регион с самым быстрорастущим спросом на сырую нефть) имеет самую малую

---

[5] Oil Demand Could Peak by End of Decade, Citi Analysts Say // The Wall Street Journal [Сайт]. URL: https://www.wsj.com/articles/SB10001424127887324685104578386694201176684 (дата обращения: 23.01.2018).

[6] BP Energy Outlook 2035. January 2014. URL: https://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/energy-economics/energy-outlook-2016/bp-energy-outlook-2014.pdf (дата обращения: 23.01.2018).

[7] BP [Сайт]. URL: http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/statistical-review/statistical_review_of_world_energy_2013.pdf (дата обращения: 23.01.2018).

[8] BP World Energy Outlook 2030 [Сайт]. URL: http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/statistical-review/BP_World_Energy_ Outlook_booklet_2013.pdf (дата обращения: 23.01.2018).

[9] Там же.

[10] Financial Times [Сайт]. URL: http://www.ft.com/cms/s/0/75d94744-332b-11e3-bf1b-00144feab7de.html#axzz2hatcy5zT (дата обращения: 23.01.2018).

базу запасов в мире. Такой дисбаланс между районами производства и районами спроса/потребления обусловливает международную транспортировку нефти и газа, в том числе по трансграничным трубопроводам[11].

Несмотря на мировую потребность в трансграничной транспортировке энергоносителей трубопроводным транспортом, отсутствуют унифицированные материально-правовые нормы, касающиеся перемещения энергоносителей трансграничным трубопроводным транспортом. Вопросы правового регулирования частных отношений сторон по перемещению энергоносителей трансграничным трубопроводным транспортом не нашли должного отражения и в доктрине международного частного права. Отсутствуют и в доктрине международного публичного права, несмотря на увеличивающийся интерес юристов-международников к данному вопросу, общие подходы, определяющие международно-правовой режим трансграничных трубопроводов. Однако в юридической литературе отмечается необходимость разработки государствами межгосударственного соглашения о едином правовом режиме трансграничных трубопроводов. Здесь важно акцентировать внимание на том, что именно международное публичное право во многом предопределяет правовое регулирование частных отношений сторон по перемещению энергоносителей трансграничным трубопроводным транспортом в силу того, что как трубопроводный транспорт, так и перемещение по нему энергоносителей имеют стратегическое значение для государств, а именно для усиления их экономических и геополитических позиций.

В государственной политике России значительное место отводится развитию нефтегазового сектора. Согласно Энергетической стратегии России, на период до 2030 г. (утв. распоряжением Правительства РФ от 13 ноября 2009 г. № 715-р) «стратегической целью внешней энергетической политики является максимально эффективное использование энергетического потенциала России для полноценной интеграции в мировой энергетический рынок, укрепления позиций

на нем и получения наибольшей выгоды для национальной экономики»[11]. При этом согласно Прогнозу социально-экономического развития Российской Федерации на 2018 г. и на плановый период 2019 и 2020 гг. «основными проектами в магистральном газопроводном транспорте в среднесрочный период являются газопроводы "Сила Сибири", "Северный поток-2" и "Турецкий поток"»[12]. В Германии горное ведомство германского города Штральзунд выдало разрешение на строительство и эксплуатацию трубопровода «Северный поток-2» в территориальном море Германии и сухопутной части в районе Любмина (в 2017 г. указанное ведомство выдало разрешение на работы в районе континентального шельфа Германии). Также еще требуется разрешение Федерального ведомства по судоходству и гидрографии в германской исключительной экономической зоне. Аналогичные разрешения требуется получить у Финляндии, Швеции, Дании, России[13].

В силу вышесказанного трубопроводный транспорт является одним из ключевых элементов национальной политики России, подтверждение чему можно найти и в том, что «почти половина федерального бюджета обеспечивается за счет поступлений от добычи и экспорта углеводородов, основным способом доставки которых являются трубопроводы»[14].

Таким образом, количество трансграничных торговых связей между хозяйствующими субъектами экономики разных государств, связанных с перемещением энергоносителей трубопроводным транспортом, неуклонно возрастает, с учетом невозможности развивать экономику государств «изолированно от мирового сообщества»[15], при этом договорные формы реализации таких отношений усложняются.

---

[11] Распоряжение Правительства РФ от 13 ноября 2009 г. № 1715-р // Собрание законодательства РФ. – 2009. – № 48. – Ст. 5836.

[12] Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на 2018 г. и на плановый период 2019 и 2020 гг. Текст информации официально опубликован не был. Доступ из ЭПС «Гарант».

[13] Nord Stream 2 получила разрешение на строительство в территориальных водах Германии [Электронный ресурс] // Nord Stream 2 [Сайт]. URL: https://www.nord-stream2.com/ru/dlia-pressy/novosti-i-meropriiatiia/nord-stream-2-poluchila-razreshenie-na-stroitelstvo-v-territorialnykh-vodakh-germanii-82/ (дата обращения: 01.02.2018).

[14] Перспективы развития трубопроводного транспорта. URL: http://tek360.rbc.ru/articles/53/ (дата обращения: 01.02.2017).

[15] Эфендиев О.Ф. Трубопроводный транспорт в контексте международного права // Московский журнал международного права. – 2016. – № 1. – С. 93.

В связи с трансграничным перемещением энергоносителей трубопроводным транспортом возникает ряд правовых вопросов: правовой режим земель при строительстве и/или эксплуатации трансграничных трубопроводов, проходящих по территории двух и более государств; правовой режим трубопроводов на континентальном шельфе, в исключительной экономической зоне и в открытом море; режим собственности на трансграничные трубопроводы; правовое регулирование транспортировки (перемещения) нефти и газа трубопроводным транспортом; особенности правового регулирования транзита нефти и газа трубопроводным транспортом; применимое право к обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда при функционировании трубопроводного транспорта.

Кроме того, в силу возможности подчинения таких отношений нескольким правовым системам и вероятности возникновения неопределенности ввиду различий в материальном и коллизионном праве разных государств, в каждом конкретном внешнеэкономическом контракте необходимы положения о праве, применимом к договорным отношениям сторон, возникающим в связи с трансграничным перемещением энергоносителей.

Актуальность данного исследования обусловливается тем, что в настоящее время на доктринальном уровне отсутствуют комплексные исследования по всем вышеуказанным проблемам, в то время как в процессе трансграничного перемещения нефти и газа трубопроводным транспортом возникает много теоретических и практических вопросов, в том числе относящихся к международному частному праву, большинство из которых являются совершенно новыми. Имеющиеся публикации в юридической литературе посвящены в основном международно-правовому режиму трансграничных трубопроводов и правовому регулированию отношений в сфере транспортировки энергоносителей по трубопроводам, и не затрагивают особенности трансграничной транспортировки.

В свете вышеизложенного в настоящей диссертации акцент сделан на исследовании как правового режима трансграничных трубопроводов, так и трансграничного перемещения энергоносителей трубопроводным транспортом.

Степень научной разработанности темы

В советский период исследованием проблем правового регулирования эксплуатации трубопроводного транспорта и транспортировки энергоносителей занимались М.И. Брагинский, Е.Н. Владимиров, С.И. Дудников, И.Г. Ларин, О.Н. Садиков и другие ученые.

В современной науке вопросы энергетического права рассматривали А.П. Вершинин, П.Г. Лахно, Р.Н. Силаева, С.С. Селиверстова, М.В Филимонова, Л.И. Шевченко и др. Правовые аспекты международных нефте- и газопроводов исследовали такие ученые, как С. Виноградов, А.Н. Вылегжанин, И.В. Гудков, С.Л. Ситников, С.А. Сосна, С.А. Туркин, М.Л. Энтин, В.А. Язев и другие ученые. Правоотношениям в сфере транспорта, в том числе трубопроводного, посвящены труды К.А. Бекяшева, А.И. Перчика, К.В. Холопова, Н.М. Иваницкого, А.К. Каграманова, Э.Л. Кузьмина и других ученых.

Исследованию международно-правовых аспектов в области трубопроводного транспорта и перемещения энергоносителей посвящены труды таких зарубежных ученых, как Й. Артхур, А.Е. Бастида, Н.Д. Булл, Э.А. Кирк, Т. Коно, Р.Б. Круегер, А. Лабаф, Г. Лазаратос, Д. Ланглет, С. Манкабады, А. Мархолд, М.Д. Медина, Д.М. Маклин, П.Д. Пиерс, М.Р. Поустие, М.С. Прылес, М.М. Роггенкамп, М. Суммерскилл, С. Тайлор, М.А. Тимоти, Г. Улфстеин, Д.Д. Сарон, М.Б. Сатес, Д.Г. Соллиер, П. Стивенс и других ученых. Следует отметить, что правовой режим трансграничных трубопроводов, а также особенности правового регулирования трансграничного перемещения энергоносителей трубопроводным транспортом с позиции международного частного права (в частности материально-правового и коллизионного регулирования частноправовых отношений, осложненных иностранным элементом) в юридической науке практически не изучены.

Правовому регулированию транспортировки энергоносителей посвящен ряд диссертаций: О.Г. Закиевой (2006 г.), М.В. Саудоханова (2007 г.), С.Л. Ситникова (2007 г.), К.Б. Кузнецова (2012 г.), К.В. Корепанова (2016 г.). Между тем указанные диссертационные исследования касались главным образом анализа российского законодательства (в частности, правовой природы договоров в данной сфере, стадий заключения, исполнения и прекращения договоров, оформляющих транспортировку энергоносителей посредством трубопроводов). Кроме того, в них не затрагиваются трансграничные аспекты: правовое регулирование экспорта энергоресурсов посредством трубопроводов, правовой режим трубопроводов, пересекающих границы нескольких государств и т.п. Диссертацией, посвященной трансграничным трубопроводам, является диссертация У. Москвы (2016 г.). Однако данное исследование затрагивает исключительно международные публично-правовые отношения, возникающие по поводу трансграничных трубопроводов.

Отдельно можно отметить диссертационное исследование А.С. Лалетиной (2011 г.), в котором отмечается, что «актуальным вопросом практического характера является вопрос о правовом режиме международных газопроводов на сухопутной и морской территории», и выделяются такие правоотношения, как «правоотношения в сфере строительства и эксплуатации газопроводов на территории континентального шельфа, исключительной экономической зоны и открытого моря; правоотношения в сфере строительства и эксплуатации трансграничных газопроводов; правоотношения иностранного инвестора и государства места нахождения газопровода, построенного (эксплуатируемого) с помощью иностранного инвестора; правоотношения, возникающие по поводу трансграничного вреда, причиненного при строительстве и эксплуатации газопровода»[16]. Однако в указанном исследовании не затрагивается такой вопрос, как перемещение энергоносителей трубопроводным транспортом.

---

[16] Лалетина А.С. Правовой режим газопроводов как объектов предпринимательского права: автореф. дис. … доктора юрид. наук: специальность 12.00.03. – М., 2011. – 48 с.

Таким образом, в настоящее время в науке отсутствуют какие-либо комплексные исследования правоотношений, возникающих по поводу трансграничных трубопроводов, а также перемещения энергоносителей посредством трансграничных трубопроводов в международном частноправовом аспекте.

Объектом диссертационного исследования являются правоотношения, возникающие в связи с трансграничным перемещением энергоносителей трубопроводным транспортом.

Предметом исследования выступают нормы и принципы международного частного права, регламентирующие трансграничное перемещение нефти и газа трубопроводным транспортом, исследования отечественных и зарубежных ученых, а также арбитражная и судебная практика в этой сфере.

Цель и задачи исследования

Цель диссертационного исследования состоит в выявлении и характеристике современного международного правового, а также национального правового регулирования частных общественных отношений по перемещению энергоносителей трансграничным трубопроводным транспортом в контексте роста спроса на мировое потребление энергоносителей, а также в разработке теоретических положений, позволяющих усовершенствовать правовое регулирование частных общественных отношений, осложненных иностранным элементом, и связанных с трансграничным перемещением энергоносителей трубопроводным транспортом.

Достижение поставленной цели определило необходимость решения следующих **задач**:

– выявить влияние понятия «трансграничный трубопровод», как самостоятельный вид транспорта, на понятийный аппарат международного транспортного права;

– дать определение термину «трансграничный трубопровод» и рассмотреть его виды;

– определить основные правовые подходы к регулированию трансграничных трубопроводов в международном частном праве;

– изучить роль lex mercatoria и торговых обычаев в системе источников права, регулирующих отношения по перемещению энергоносителей посредством трансграничных трубопроводов;

– рассмотреть применение принципов «бери или плати» и «транспортируй или плати» в договорных обязательствах по перемещению энергоносителей посредством трансграничных трубопроводов;

– рассмотреть возможные коллизионные привязки, применимые к деликтным обязательствам, возникающим при перемещении энергоносителей посредством трансграничных трубопроводов;

– изучить особенности правового регулирования транзита энергоносителей посредством трансграничных трубопроводов;

– рассмотреть особенности правового регулирования трансграничных трубопроводов «field-to-coast», «coast-to-coast» и нефтегазовых морских платформ, соединенных с отходными трубопроводами.

Методологическую основу диссертационного исследования составили общенаучные методы познания: анализ, синтез, обобщение, абстрагирование, аналогия, индукция, дедукция, а также частнонаучные методы познания: формально-юридический, историко-правовой и сравнительно-правовой методы. Метод анализа позволил исследовать такие понятия, как «трансграничный трубопровод» и «трансграничный транзитный трубопровод», с учетом современных договорных норм международного права, а также доктрины международного частного и публичного права. Методом синтеза (путем исследовательского сопоставления коллизионных привязок, применимых к деликтным обязательствам) были определены коллизионные привязки, применимые к деликтным обязательствам, возникающим при перемещении энергоносителей. Путем обобщения были выявлены общие подходы к правовому регулированию трансграничных трубопроводов: «field-to-coast» (месторождение-побережье) и «coast-to-coast» (побережье-побережье). Метод абстрагирования был

использован при исследовании такого понятия, как «трубопроводный транспорт», который не обладает всеми общепринятыми признаками понятия транспорт. Метод аналогии позволил определить некоторые особенности правового регулирования перемещения энергоносителей посредством трансграничных трубопроводов, присущие также, например, железнодорожным перевозкам. Посредством использования методов дедукции и индукции был сделан вывод о том, что к правоотношениям, возникающим по поводу трансграничного трубопровода, применимы принципы lex rei sitae, lex societatis и lex voluntatis. Формально-юридический метод позволил определить как международные соглашения (универсальные, региональные, двусторонние), так и национальные правовые акты, а также определить роль lex mercatoria и торговых обычаев в системе источников права, регулирующих отношения по перемещению энергоносителей посредством трансграничных трубопроводов. Историко-правовой метод позволил проследить эволюцию правового регулирования строительства и эксплуатации трансграничных трубопроводов, а также перемещения энергоносителей трубопроводным транспортом. Сравнительно-правовой метод позволил выявить общие характеристики и особенности межправительственных соглашений по строительству и эксплуатации трансграничных трубопроводов.

Теоретической основой диссертационного исследования являются труды в области международного частного права, международного публичного права, гражданского права и предпринимательского права таких отечественных ученых, как Я.О. Алимова, Л.П. Ануфриева, И.С. Барышников, К.А. Бекяшев, О.А. Беляева, В.О. Богоненко, М.М. Богуславский, И.В. Буник, А.А. Виноградов, Е.Н. Владимиров, А.Н. Вылегжанин, И.В. Гетьман-Павлова, В.Н. Гречуха, И.В. Гудков, Ф.Д. Дадашова, Г.К. Дмитриева, В.А. Егиазаров, Е.В. Кабатова, А.С. Калмыков, А.А. Кидямкин, А.А. Конопляник, А.А. Костин, А.Ю. Кнобель, Л.А. Лунц, А.С. Лалетина, А.Ю. Ларин, И.И. Лукашук, М.В. Мажорина, А.Д. Макаров, А.В. Николаев, Н.Н. Остроумов, А.И. Перчик, О.Н. Садиков,

В.И. Салыгин, С.Л. Ситников, С.А. Сосна, Е.А. Суханов, К.В. Холопов, М.Л. Энтин, О.Ф. Эфендиев, К.К. Яичков.

При подготовке диссертационного исследования использованы работы таких зарубежных ученых, как Н.Д. Булл, С.О. Гарсиа-Састриллон, М. Дулланей, Э.А. Кирк, Т. Коно, Р.Б. Круегер, А. Лабаф, Г. Лазаратос, Д. Ланглет, С. Манкабады, А. Мархолд, М.Д. Медина, Д.М. Маклин, П.Д. Пиерс, В. Погорецкий, М.Р. Поустие, М.С. Прылес, М.М. Роггенкамп, М. Суммерскилл, С. Тайлор, М.А. Тимоти, Г. Улфстеин, Д.Д. Сарон, М.Б. Сатес, Д.Г. Соллиер, Т. Соттиер, Б. Нолланд, Т. Нунтер, В. Якобик, Т.И. Джлстра.

Нормативной и эмпирической основами исследования послужили международные соглашения, федеральные законы Российской Федерации, законы зарубежных стран, подзаконные нормативно-правовые акты Российской Федерации и зарубежных стран, типовые формы договоров, заключаемых нефтяными и газовыми компаниями, зарубежная судебная и арбитражная практика в сфере перемещения энергоносителей посредством трансграничных трубопроводов.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в том, что впервые в отечественной юридической науке осуществлен комплексный анализ правового регулирования трансграничного перемещения энергоносителей трубопроводным транспортом. Диссертантом рассмотрено понятие трансграничного транзитного трубопровода; выявлены материально-правовые и коллизионные нормы международных соглашений, затрагивающие частноправовые отношения в сфере строительства и эксплуатации трансграничных трубопроводов, а также перемещения энергоносителей посредством трансграничных трубопроводов; установлены подходы к определению правовых режимов трансграничных трубопроводов с позиции их применимости к частноправовым отношениям, осложненным иностранным элементом; выработаны теоретические рекомендации к типизации понятия «транспортировка» в доктрине международного транспортного права. Определены особенности внедоговорных обязательств, возникающих в связи с

перемещением энергоносителей посредством трансграничных трубопроводов. Кроме того, изучены правовые режимы новых для российской доктрины международного частного права видов трансграничных трубопроводов, таких как «field-to-coast» и «coast-to-coast», и вопросы применимого к ним права.

На защиту выносятся следующие положения:

1. Имея в виду, что международное транспортное право является комплексом, включающим нормы и принципы публичного и частного характера, регулирующие отношения в сфере транспортировки, в том числе осложненные иностранным элементом, целесообразно выделение особого вида норм, регулирующих транспортировку углеводородов путем создания наземных и морских трубопроводов.

2. Установлено, что трансграничный трубопровод – это трубопровод, пересекающий государственную границу государства. При этом самостоятельным видом трансграничного трубопровода можно считать трансграничный транзитный трубопровод, т.е. трубопровод, который имеет начало в одном государстве, проходит через другое государство, и заканчивается в третьем государстве, или, который имеет начало в одном государстве, проходит по территории другого государства, и заканчивается на территории первого государства (обладает признаком кратного пересечения государственной границы).

3. В связи с тем, что трансграничный трубопровод проходит по территории с особым международно-правовым режимом или по территории нескольких государств, их правовое регулирование может осуществляться как нормами международного права, так и нормами национального права. В нормах международных договоров регулируются вопросы экологической и экономической безопасности государств и гарантируются права инвесторов и собственников трубопроводов; в нормах же национального права находят свое отражение вопросы собственности и обязательственных отношений в сфере услуг. Кроме того, в ходе исследования установлено, что в межправительственных соглашениях по конкретным трансграничным

трубопроводам могут содержаться как коллизионные нормы, так и нормы материально-правового характера, определяющие вопросы собственности и иных вещных прав на трансграничные трубопроводы, элементы корпоративных отношений, особенности договорных отношений по строительству и эксплуатации трансграничных трубопроводов. В международных соглашениях разграничиваются и, как правило, специально оговариваются правовой режим собственности (или владения) трубопроводами и правовой режим владения перемещаемыми энергоносителями, а также (что реже) их поставки и транспортировки. Также было выявлено, что применение Принципов международных коммерческих договоров (Принципов УНИДРУА) и других источников lex mercatoria (в рамках которого выделяется и lex petrolea) позволит устранить противоречия в договорных отношениях сторон. Автор отмечает, что в Евразийском экономическом союзе отсутствует региональный документ, унифицирующий нормы и принципы международного частного права, подобный Принципам европейского договорного права (Принципы Ландо).

4. Выявлены два подхода к определению правового режима собственности трансграничных трубопроводов. Первый подход подразумевает, что практически все отношения, возникающие по поводу трансграничного (как правило, наземного) трубопровода, подпадают под территориальный статут государства, на территории которого проходит такой трубопровод (lex rei sitae). При этом в более поздних по дате заключения соглашениях о создании и эксплуатации наземных трубопроводов наблюдается отход от полного урегулирования отношений принципом lex rei sitae. Второй подход предполагает, что правовое регулирование отношений, возникающих по поводу трансграничного трубопровода, разделяется на различные статуты. При этом основным статутом в рамках этого подхода становится личный статут собственника (владельца) трубопровода (lex societatis). Кроме того, данный подход допускает существование некоторых участков трубопроводов, обладающих унифицированным режимом (т.е. согласованным участниками проекта по трубопроводу на основе lex voluntatis).

5. К отношениям по трансграничным морским трубопроводам «field-to-coast» (месторождение-побережье) и «coast-to-coast» (побережье-побережье), неурегулированным частноправовыми соглашениями, международными соглашениями между государствами, по территории которых проходит трубопровод, а также иными нормами международного права, с учетом особого международно-правового режима морских пространств, предлагается в качестве применимого права использовать личный статут (lex societatis). Данный подход позволяет решить многие коллизионные вопросы при транспортировке энергоносителей трансграничными трубопроводами и избежать политических рисков, связанных с осуществлением территориальной юрисдикции государством транзита.

6. Трубопроводный (трансграничный) транспорт – это самостоятельный вид транспорта, наряду с железнодорожным, речным, морским, автомобильным и воздушным транспортом, который является «неиндивидуализированным» и посредством которого производится транспортировка энергоносителей в пункты назначения. Доказано, что к отношениям по транспортировке энергоносителей посредством трансграничного трубопроводного транспорта следует применять специальный термин «перемещение». Данное обстоятельство обусловливает необходимость пересмотра генерального определения транспортировки, согласно которому перевозка и перемещение не будут рассматриваться как взаимозаменяемые термины. Применение термина «перевозка» к отношениям по транспортировке энергоносителей посредством транзитного трубопроводного транспорта допускается, однако только для решения вопроса о выборе применимого права.

7. Применительно к обязательствам выявлена общая тенденция использования в договорах на транспортировку и транзит энергоносителей двух договорных условий, которые позволяют сторонам минимизировать риски и ожидать получения твердой суммы по контракту – «бери или плати» (англ. take-or-pay) и «транспортируй или плати» (англ. «ship-or-pay»). Вместе с тем отмечены правовые риски использования данных принципов: отсутствие регламентации

перечня обстоятельств, которые освобождают покупателя от обязанности уплаты поставленного, но не выкачанного энергоносителя; в доктрине гражданского права не сформулирована позиция относительно того, обязан ли продавец фактически доставлять товар, или же продавец просто обязан предоставить оговоренное количество для доставки покупателю в согласованной точке поставки; в случае возникновения разногласий продавец энергоносителей может не получить оговоренную цену по договору, так как анализ судебной практики свидетельствует о снижении сумм, причитающихся к выплате.

8. В ходе исследования выявлена слабая международно-правовая регламентация деликтных обязательств, возникающих в ходе перемещения энергоносителей трансграничными трубопроводами. В связи с этим в правоприменительной практике по-разному разрешаются вопросы определения оснований возмещения вреда, квалификации деликтов, определения размера и порядка возмещения ущерба и т.д. Сделан вывод, что применительно к большинству споров, связанных с причинением вреда непосредственно трубопроводу или имуществу третьих лиц, например, из-за небрежности операторов или собственников трубопровода, целесообразна выработка общего подхода, который предусматривает использование общих коллизионных привязок – lex loci delicti commissi или lex loci damni (при наличии умысла или грубой неосторожности правонарушителя), с учетом принципа наиболее тесной связи деликтных правоотношений.

Теоретическая и практическая значимость исследования

Положения и выводы, содержащиеся в диссертационном исследовании, позволяют расширить теоретические представления о международно-правовом режиме трансграничных трубопроводов, договорных и внедоговорных отношениях, возникающих по поводу транспортировки энергоносителей посредством трансграничных трубопроводов; они могут быть использованы при подготовке учебных пособий, составлении и чтении курсов по международному частному праву, транспортному праву, а также специальных курсов по международному транспортному праву и энергетическому праву.

Кроме того, изложенные в работе положения и выводы могут быть учтены при составлении международных договоров в части, затрагивающей отношения, возникающие между субъектами частного права при строительстве, эксплуатации, выведении из строя и т.п. трансграничных трубопроводов, при выборе применимого права к этим отношениям; а также при составлении коммерческих договоров о транспортировке нефти и газа посредством трансграничных трубопроводов.

Апробация результатов исследования

Подготовка и обсуждение диссертации проводились на кафедре международного права Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Российский государственный университет правосудия». По теме диссертации автором опубликованы научные статьи, в том числе в журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве образования и науки Российской Федерации. Положения диссертационного исследования были использованы в лекциях и семинарах.

Структура диссертации обусловлена целью и задачами исследования и включает введение, три главы, подразделенные на параграфы, заключение и список использованной литературы.

II. ОСНОВНОЕ СОДЕР ЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обосновывается актуальность темы диссертационного исследования; освещается степень ее научной разработанности; определяются объект и предмет исследования, его цель и задачи; обозначаются методологическая, теоретическая, нормативная и эмпирическая основы; раскрываются научная новизна исследования, теоретическая и практическая значимость исследования; формулируются основные положения, выносимые на защиту; а также приводятся данные об апробации результатов диссертационного исследования.

Первая глава «Трансграничные трубопроводы как объект правового регулирования в международном частном праве» посвящена рассмотрению вопроса изменения понятийного аппарата международного транспортного права, правовому анализу понятия трансграничных трубопроводов и анализу правовых подходов к регулированию трансграничных трубопроводов в международном частном праве.

Первый параграф первой главы «Влияние понятия «трубопроводный транспорт», как самостоятельный вид транспорта, на понятийный аппарат международного транспортного права» автор начинает с характеристики такого понятия, как «транспортное право», указывая три существующих подхода: транспортное право не является самостоятельной отраслью права, где преобладают преимущественно нормы и принципы публичного права; транспортное право является «комплексным межотраслевым нормативным образованием системы права»[17]; транспортное право является составной частью предпринимательского права. Отмечается, что в юридической литературе выделяется и такое понятие, как трубопроводное право в качестве подотрасли транспортного права.

Автор приходит к выводу, что транспортное право является комплексной отраслью законодательства, включающей нормы и принципы как публичного, так

[17] Стрельникова И.А. Понятие и место транспортного права в системе права России: автореферат дис… кандидата юридических наук: 12.00.03. – М., 2009. – С. 9.

и частного права, предполагая возможность определения транспортного права как комплексного правового института – совокупности принципов и норм международного и национального права, опосредующих транспортную деятельность.

В науке широко распространено мнение, что центральное понятие транспортного права – это перевозка. К правоотношениям по перемещению энергоносителей трубопроводным транспортом не представляется возможным применение законодательных норм о перевозке, поскольку отсутствует такая сторона договора, как перевозчик; у трубопровода отсутствует подвижной состав и он не перемещается в пространстве вместе с грузом; а само имущество (энергоноситель), вверенное оператору трубопровода, обезличивается.

Ввиду отсутствия в российском законодательстве специального вида договора по перемещению энергоносителей посредством трубопровода, на практике рассматриваемые отношения оформляются иными видами договоров.

В сложившейся практике отношения по перемещению энергоносителей посредством трубопроводов, в том числе по доставке нефти и газа с объектов добычи за границу, именуются договором об оказании услуг по их транспортировке по магистральным (трансграничным) трубопроводам. В качестве примера можно привести Типовую форму Договора об оказании услуг по транспортировке нефти на 2018 г., утвержденную Президентом ПАО «Транснефть» Н.П. Токаревым, где прописывается, что в обязанности Транснефти входит оказание грузоотправителю услуги по транспортировке нефти. В отношении газа в российских законодательных актах, регулирующих перемещение газа по трубопроводам, упоминаются как «договор об оказании услуг по транспортировке газа», так и «договор на транспортировку газа». В зарубежной практике также встречаются примеры типовых форм договоров об оказании услуг по транспортировке природного газа.

Автор также приводит точки зрения различных исследователей в отношении того, каким видом договора определяются правоотношения по транспортировке (перемещению) энергоносителей: договором энергоснабжения;

договором переработки; смешанным договором, включающим элементы перевозки, иррегулярного хранения и мены; смешанным договором, включающим договор транспортной экспедиции и договор возмездного оказания услуг; непоименованным договором, не урегулированным Гражданским кодексом Российской Федерации (ГК РФ).

Исходя из вышесказанного, автор обозначает необходимость пересмотра доктринальных подходов к договору перевозки как центральному договору транспортного права, а также понятийного аппарата отечественной юридической науки и, возможно, пересмотра ряда законодательных положений по данному вопросу или выработки соответствующего правового документа на международном уровне.

В рамках общего понятия договора перевозки право стран романо-германской правовой семьи предусматривает договоры трубопроводной, железнодорожной, морской, речной, автомобильной и т.п. перевозки. Таким образом, существует общая тенденция типизации договоров перевозки в зависимости от используемого вида транспорта. В связи с этим целесообразно уточнить понятийный аппарат трансграничного транспорта за счет отнесения понятий «перевозка» и «перемещение» в видовые относительно понятия «транспортировка». Данная классификация позволит создать общую договорную схему (тип договора) для различных, в том числе еще не отраженных в гражданском законодательстве, разновидностей транспортировки. Предложенная классификация транспортировки в теории международного частного права представляется необходимой, поскольку трубопровод подпадает под действие иных, чем остальные виды транспорта (включая транспорт, перевозящий нефть и газ), коллизионных норм.

Во втором параграфе первой главы «Понятие трансграничных трубопроводов, их виды и характеристика в международных соглашениях» автор рассматривает такое понятие как трансграничный трубопровод, выделяя при этом самостоятельный вид трансграничного трубопровода – трансграничный транзитный трубопровод. Термин «транзитный» может толковаться, исходя из

смысла ст. 7 (10) (а) Договора к Энергетической хартии (далее – ДЭХ). Практическое значение выделения такого вида трубопроводов заключается в наличии специфического международно-правового регулирования: ДЭХ выделяет такие принципы, как свободу транзита, основанную на принципе недискриминации и национальном режиме; Договаривающиеся стороны ДЭХ не должны препятствовать созданию новых транзитных мощностей и др.

Далее еще раз подчеркивается, что частные правовые аспекты проектов трансграничных трубопроводов в основном закрепляются в контрактах, которые основываются на нормах международного публичного права. Поэтому в рамках исследования автор рассматривает классификацию трубопроводов с точки зрения международного публичного права. Прежде всего, выделяются наземные трубопроводы и трубопроводы, пролегающие на континентальном шельфе и дне открытого моря.

К трубопроводам, пролегающим на континентальном шельфе, в исключительной экономической зоне и дне открытого моря, применимы положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (далее – Конвенция 1982 г.). Резюмируя положения Конвенция 1982 г., можно отметить, что Конвенция 1982 г. предусматривает свободу прокладки трубопроводов государств в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе других государств, при соблюдении определенных условий; и в открытом море. При этом на государства возлагается обязанность принимать законы и правила о расходах находящихся под его юрисдикцией лиц на ремонт трубопровода в открытом море. В отношении государств, не ратифицировавших Конвенцию 1982 г., действуют Женевские конвенции 1958 г.

Автор акцентирует внимание на том, что по аналогии правоприменителем могут быть использованы и иные международные договоры к регулированию отношений, связанных с морскими трубопроводами, в целях предупреждения загрязнения морской среды с судов. В частности упоминается Международная конвенция Международной морской организации по ответственности и компенсациям в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г.

(которая по состоянию на январь 2018 г. не вступила в силу), где определяется собственник судна, который «несет ответственность за ущерб, причиненный любыми опасными и вредными веществами в связи с их перевозкой морем на борту судна»[18].

Что касается строительства и эксплуатации наземных трансграничных трубопроводов, то отсутствует особое универсальное международно-правовое регулирование, и их строительство и эксплуатация зависят в основном от конкретных договоренностей между заинтересованными государствами (т.е. от специальных международных соглашений, содержащих конкретные механизмы, – договоров ad hoc), однако встречаются и примеры заключения соглашений более широкого характера.

Трубопроводы также делятся на «юридически единые трубопроводы» и «юридически соединенные трубопроводы». Ярким примером «юридически соединенного трубопровода» является газопровод «Турецкий поток», который делится на морские участки 1 и 2, сухопутный участок 1 и сухопутный участок 2, для управления которыми были учреждены отдельные компании. В отношении нереализованного проекта нефтепровода «Бургас-Александруполис», наоборот, предполагалось создание одной компании – Международной проектной компании (собственника нефтепровода).

Еще одним основанием для классификации трубопроводов является наличие в отношении них специальных проектных соглашений. Так, выделяют трубопроводы, регулируемые соглашениями, носящий общий характер, и трубопроводы, регулируемые специальными соглашениями. В специальных соглашениях, как правило, регламентируются и вопросы частного характера (в частности вопросы собственности, создание компаний (операторов), место регистрации компании).

В третьем параграфе первой главы «Основные правовые подходы к регулированию трансграничных трубопроводов в международном частном праве»

[18] Международная Конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г. URL: http://docs.cntd.ru/document/901760504 (дата обращения: 20.01.2018).

автор, исходя из того, что трубопровод является самостоятельным видом транспорта, рассматривает вопросы применимого права к трансграничным трубопроводам. Правовое регулирование трубопроводов определяется на межгосударственном уровне (применимые нормы и принципы международного публичного права: многосторонние и двусторонние международные соглашения) и на частном уровне (где, как правило, определяются вещные и обязательственные отношения, в том числе с участием иностранного элемента), который обусловлен первым уровнем.

В рамках данного параграфа дается характеристика трансграничного трубопровода как объекта гражданских прав, включая вопросы права собственности и иных вещных прав. Ключевым вопросом в имущественных спорах, осложненных иностранным элементом, является квалификация имущества в качестве движимого или недвижимого имущества. Автор констатирует, что в России основной коллизионной привязкой для решения вопросов собственности является lex rei sitae – закон места нахождения вещи (территориальный статут) (совпадающей как для движимого, так и для недвижимого имущества). При этом отмечается, что трубопровод будет квалифицироваться как недвижимое имущество, при условии, что он является «собранным», т.е. совокупность его элементов должна быть неразрывно связана между собой и участвовать в обороте как единый элемент. Если же труба является составной частью трубопровода, то при заключении договора поставки в отношении таких труб будет применяться привязка к месту отправления имущества (в соответствии с российским правом), однако основываясь на принципе автономии воли сторон, стороны вправе выбрать иное применимое право, если это не приведет к ущербу для прав третьих лиц.

С учетом того, что в большинстве стран к недвижимому имуществу применяется привязка lex rei sitae, она является основополагающей для определения вопросов вещного статута трубопроводного транспорта, в том числе и для трансграничного трубопровода с дифференцированным правовым режимом,

управление которым осуществляется различными операторами в соответствии с национальным законодательством государства-участника проекта трубопровода.

При этом ввиду сложности и многоаспектности рассматриваемых отношений в международных соглашениях, помимо lex rei sitae, могут устанавливаться иные подходы. Так, например, в Соглашении между Правительством Российской Федерации, правительством Республики Болгарии и Правительством Греческой Республики о сотрудничестве при сооружении и эксплуатации нефтепровода Бургас – Александруполис (проект не реализован) участники Соглашения определили lex incorporationis в качестве коллизионной привязки, регулирующей корпоративные отношения, возникающие в организации-собственнике нефтепровода – Международной проектной компании.

Исходя из анализа рассмотренных в диссертационном исследовании соглашений относительно конкретных проектов трубопроводов (в том числе Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Турецкой Республики по проекту газопровода «Турецкий поток» от 10 октября 2016 г., Соглашения между Правительством Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Правительством Королевства Норвегии о транспортировке нефти нефтепроводом из месторождения Экофиск и прилегающих территорий в Соединенное Королевство Великобританию от 22 мая 1973 г.), автор приходит к выводу, что в качестве главенствующего применимого права для многих правоотношений, связанных с трубопроводами, избирается право страны основного инвестора (оператора), т.е. личный статут, что в некоторой степени сходно с выбором таких коллизионных привязок, как lex societatis и lex incorporationis. В рамках такой модели применение правила о lex rei sitae полностью не исключается, но значительно минимизируется.

Другим не менее важным аспектом является правовое регулирование обязательственных отношений между собственником (владельцем) трансграничного трубопровода и его контрагентами (включая иностранных лиц), возникающих из договоров купли-продажи, оказания услуг по перемещению энергоносителей и т.п. Не во всех базовых международных соглашениях о

трансграничных трубопроводах содержатся положения, посвященные данной проблеме; а в соглашениях, в которых они содержатся, они достаточно разнообразны и не сводятся к какой-то определенной типовой схеме.

Во второй главе «Особенности регулирования договорных и внедоговорных отношений по перемещению энергоносителей посредством трансграничных трубопроводов» рассматриваются lex mercatotia и торговые обычаи в качестве источников права, регулирующие отношения по перемещению энергоносителей посредством трансграничных трубопроводов; договорные принципы, получившие широкое распространение в международной торговой практике при перемещении энергоносителей; а также рассмотрена судебная и арбитражная практика касательно вопроса применимого права к деликтным обязательствам, связанным с трансграничными трубопроводами.

В рамках первого параграфа второй главы «Роль lex mercatoria и торговых обычаев в системе источников права, регулирующих отношения по перемещению энергоносителей посредством трансграничных трубопроводов» автор останавливается на правовом регулировании отношений по перемещению энергоносителей посредством трансграничных трубопроводов в Евразийском экономическом союзе (далее – ЕАЭС). В ЕАЭС в Таможенном кодексе Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11 апреля 2017 г.), целая глава посвящена особенностям порядка и условиям перемещения через таможенную границу Союза товаров, перемещаемых трубопроводным транспортом или по линиям электропередачи (Глава 41). Кроме того, в соответствии с п. 2 ст. 81 Договора о ЕАЭС государства-члены разработали Концепцию формирования общего электроэнергетического рынка Евразийского экономического союза (утв. Решением Высшего Евразийского экономического совета от 8 мая 2015 г. № 12) и Программу формирования общего электроэнергетического рынка Евразийского экономического союза (утв. Решением Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 20). Однако вопросы частного характера по

перемещению энергоносителей посредством трансграничных трубопроводов не нашли своего отражения в актах ЕАЭС.

Коллизионные нормы, позволяющие единообразно регулировать выбор применимого права, содержатся в актах СНГ, в частности в Соглашении о порядке разрешения споров, связанных с осуществлением хозяйственной деятельности (Киев, 20 марта 1992 г.) и Конвенции о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам (Минск, 22 января 1993 г.). Актуальным вопросом в ЕАЭС в регулировании транспортировки энергоносителей трубопроводным транспортом важное значение приобретает вопрос о гармонизации внутригосударственных и международно-правовых норм и принципов.

Автор отмечает, что кроме норм «твердого права» («hard law»), правоотношения в указанной сфере также могут регулироваться нормами «мягкого права» («soft law»). К «мягкому праву» относится и lex mercatoria, которое представляет собой обособленную от позитивного права (международного и национального) совокупность правил, складывающихся в международной торговой практике. В состав lex mercatoria, в частности, включаются Принципы международных коммерческих договоров (Принципы УНИДРУА), Принципы европейского договорного права (Принципы Ландо) и др.

Автор акцентирует внимание на том, что применение Принципов УНИДРУА и других источников lex mercatoria может устранять противоречия в международных отношениях, а также особо отмечает, что в рамках lex mercatoria в ряде научных исследований выделяют lex petrolea («нефтяной правопорядок»).

В рамках данного параграфа также рассматривается такой источник права, регулирующий отношения, связанные с трансграничным перемещением энергоносителей, как торговый обычай. К таким обычаям относятся и Правила ИНКОТЕРМС (Правила по использованию национальных и международных торговых терминов), применение которых решает конфликт норм национального законодательства в области торговли разных государств. Однако в указанных

правилах, отсутствует такое условие поставки, как франко-трубопровод (FIP – Free in pipeline), которое также применяется в качестве торгового обычая.

Во втором параграфе второй главы «Применение принципов «бери или плати» и «транспортируй или плати» в договорных обязательствах по перемещению энергоносителей посредством трансграничных трубопроводов» автор рассматривает получившие широкое распространение в международной практике принципы «бери или плати» (англ. «take-or-pay») и «транспортируй или плати» (англ. «ship-or-pay»), которые применимы в отношении перемещения энергоносителей трансграничным трубопроводным транспортом. Принцип «бери или плати» означает, что покупатель обязан в любом случае периодически оплачивать определенную часть объемов поставляемых энергоносителей согласно условиям договора, даже если фактически такой объем энергоносителей оказался меньше объема, предусмотренного в договоре, за конкретный период. В свою очередь принцип «транспортируй или плати» предусматривает перемещение энергоносителей за фиксированную плату вне зависимости от объема перевезенной продукции. На сегодняшний день данные принципы активно используются в законодательстве некоторых зарубежных стран, в частности Великобритании, для регулирования цен на энергоносители. Европейская Комиссия считает возможным применение принципов «бери или плати» и «транспортируй или плати», если это не ведет к ограничению возможностей потребителей перепродавать газ через границы государств-членов ЕС.

Автором рассмотрены основные риски, возникающие при применении принципов «бери или плати» и «транспортируй или плати». Так, при применении принципа «бери или плати»:

– во-первых, договор должен содержать достаточно полный и закрытый перечень обстоятельств, в том числе форс-мажорных, которые освобождают покупателя от обязательства уплаты поставленного, но не выкачанного энергоносителя. В ином случае покупатель в ходе арбитражного разбирательства может злоупотреблять данным правом и доказывать, что фактически не имел возможность получения оговоренного количества энергоносителя;

– во-вторых, необходима четкая регламентация сроков оплаты за поставленные энергоносители. Таким образом, чем меньше период поставки, т.е. отчетный период, тем больше шансов у продавца получить всю сумму по договору;

– в-третьих, в доктрине еще не сформулирована позиция, обязан ли продавец фактически доставлять товар, или же продавец просто обязан предоставить оговоренное количество для доставки покупателю в согласованной точке поставки. Данный вопрос достаточно важен в случае, если сам покупатель или государство транзита создают неблагоприятные условия, например, государство транзита закрывает клапаны трубопроводов, а покупатель не согласовывает с операторами трубопроводов или терминалов объемы перемещаемого и выкачиваемого газа.

В третьем параграфе второй главы «Коллизионные привязки, применимые к деликтным обязательствам, связанным с трансграничными трубопроводами» автор отмечает, что, несмотря на возможность применения различных коллизионных привязок к разрешению конфликта норм национально-правовых систем в связи с деликтами при перемещении энергоносителей трубопроводным транспортом, с учетом слабой нормативной и доктринальной разработанности данного вопроса, при выборе применимого права следует применять общепризнанные коллизионные привязки – закон места совершения деликта (lex loci delicti commissi) или закон места наступления вреда (lex loci damni) (при наличии умысла или грубой неосторожности правонарушителя), с учетом принципа наиболее тесной связи деликтных правоотношений.

Деликты, связанные с перемещением энергоносителей трубопроводным транспортом, могут быть многоаспектными. Вред может быть причинен трубопроводному транспорту (примерами могут служить: нарушение работы нефтепровода «Дружба» из-за попавших в него посторонних резиновых изделий, узлы учета нефти на участках нефтепровода «Дружба» в ряде стан Восточной

Европы вышли из строя и показывали недостоверную информацию[19]; спор Ashland Oil Inc. против Miller Oil Purchasing Co); вред может быть причинен в результате перемещения энергоносителей трубопроводным транспортом (спор, связанный с разливом нефти с буровой платформы Deepwater Horizon в Мексиканском заливе в 2010 г.; утечка нефти из труб компании «Shell Nigeria» в 2005 г.).

В деле по спору Ashland Oil Inc. против Miller Oil Purchasing Co рассматривались вопросы, связанные со взрывом трубопровода компании Ashland Oil Inc, возникшим из-за попадания в него опасных химических отходов. Для определения юрисдикции суд использовал привязку lex loci delicti commissi, так как счел ее наиболее подходящей. Также суд учел нормативно-правовое регулирование, которое способно в полной мере защитить интересы истца и не ограничить права ответчиков, т.е. соблюсти баланс интересов сторон спора.

Также рассмотрен спор между жителями трех деревень Нигерии (Орум, Гоя и Икот Ада Удо) и компанией Shell (Shell Nigeria), который был инициирован в 2008 г. в окружном суде Гааги (Нидерланды). В данном споре истцы, ссылаясь на ст. 7 «Причинение вреда окружающей среде» Регламента № 864/2007 Европейского парламента и Совета Европейского Союза «О праве, подлежащем применению к внедоговорным обязательствам ("Рим II")», в соответствии с которой основной коллизионной привязкой к деликтным обязательствам, возникающим из факта причинения вреда окружающей среде, является право страны, где наступает вред, «если только лицо, требующее возмещения вреда, не выберет в качестве основы своего требования право страны, где произошел юридический факт, влекущий наступление вреда», утверждали, что дело может решаться в соответствии с английским законодательством, поскольку предполагаемые правонарушения со стороны главной компании «Royal Dutch Shell PLC» имели место в Великобритании. Было решено, что, если в соответствии с законодательством Великобритании не будет претензий к главной

[19] URL: https://oilcapital.ru/news/transport/22-10-2012/rezinovye-predmety-narushili-rabotu-nefteprovoda-druzhba-gazeta?page=1&show_dt=1 (дата обращения: 22.08.2017).

компании, в соответствии с законодательством Нигерии у главной компании также не возникнет внедоговорных обязательств.

В рамках третьей главы исследования рассмотрены особенности правового регулирования трансграничного перемещения энергоносителей посредством отдельных видов трансграничных трубопроводов, среди которых автор выделяет трансграничные транзитные трубопроводы, подводные трубопроводы «field-to-coast» (месторождение-побережье) и «coast-to-coast» (побережье-побережье).

В первом параграфе третьей главы «Особенности правового регулирования транзита энергоносителей посредством трансграничных трубопроводов» проведен анализ регулирования правоотношений, связанных с перемещением энергоносителей по транзитному трубопроводу. Автором сделан вывод о том, что существующие инструменты многостороннего международно-правового регулирования не учитывают специфики перемещения энергоносителей транзитным трубопроводным транспортом, либо не учитывают интересы всех сторон, задействованных в «цепочке транзита» энергоносителей, а именно интересов государства-отправителя энергоносителей, государства транзита и государства-получателя энергоносителей.

Ввиду недостаточности многостороннего международно-правового регулирования гражданско-правовые договоры между отправителем энергоносителя, оператором трубопровода и получателем энергоносителя, как правило, дополняются двусторонними международными соглашениями между государством-отправителем энергоносителя и государством транзита. В диссертационном исследовании отмечается, что правоотношения, возникающие в связи с трансграничными транзитными трубопроводами, как правило, регулируются национальным правом государства, по территории которого они проложены, вследствие суверенитета государства транзита над своей территорией. Таким образом, правовой режим трансграничного транзитного трубопровода основывается на территориальном статуте lex rei sitae и определяется по праву страны, по территории которой проложен трансграничный

транзитный трубопровод. Осуществление юрисдикции государством транзита может привести к вмешательству в потоки энергоносителей, пересекающих национальные территории, к нарушению тарифной и договорной политики, к сложностям в согласовании технических, технологических и управленческих стандартов. Также существует проблема того, что решения международных коммерческих арбитражных судов не всегда исполняются сторонами. Сделан вывод о том, что необходима разработка унифицированных материально-правовых норм в отношении перемещения энергоносителей трансграничным трубопроводным транспортом, которые позволили бы снять многие коллизионные вопросы. В отсутствие юридических рычагов влияния на государства транзита для Российской Федерации актуальна политика диверсификации маршрутов экспортных поставок энергоносителей. Особое внимание обращается на строительство трансграничных морских трубопроводов, которые технически сложнее и дороже сухопутных, но позволяют устранить ряд рисков, связанных с транзитом через третьи страны.

Во втором параграфе третьей главы «Особенности правового регулирования трансграничных трубопроводов: «field-to-coast» и «coast-to-coast» освещается проблема выбора применимого права к трансграничным морским трубопроводам, которые могут конструироваться и эксплуатироваться на морских территориях с различным правовым режимом, что, в свою очередь, может вызвать конфликт юрисдикций. Подходы к решению данной проблемы рассмотрены применительно к двум основным видам трансграничных морских трубопроводов: «field-to-coast» (месторождение-побережье) и «coast-to-coast» (побережье-побережье). Трубопроводы «field-to-coast» имеют связь с местом добычи энергоносителя, в отличие от трубопроводов «coast-to-coast», которые также называют соединительными трубопроводами («interconnector»). Трубопроводы «coast-to-coast» используются для соединения самостоятельных трубопроводных систем.

Автор выделяет два самостоятельных подхода при выборе применимого права к трансграничным трубопроводам: личный статут (lex societatis) и

территориальный статут (lex rei sitae). В отношении трансграничных морских трубопроводов, с учетом особого правового режима континентального шельфа, автором предлагается применять к отношениям, связанным с трансграничными морскими трубопроводами «field-to-coast», личный статут (lex societatis). В отличие от территориального статута, который неотъемлемо связан с государством и его территорией, содержание личного статута трубопроводной компании (собственника трубопровода) в соответствии с международной арбитражной практикой определяется в основном по месту учреждения или регистрации, что подтверждается решением Международного суда ООН в деле Barcelona Traction Case. Приоритет личного статута был взят в качестве основополагающей концепции, позволяющей регулировать трансграничное перемещение энергоносителей трубопроводным транспортом в регионе Северного моря, что подтверждается двусторонними соглашениями Норвегии (крупнейшего поставщика энергоносителей): Соглашением между Правительством Федеративной Республики Германии и Королевством Норвегии о транспортировке газа по трубопроводам от норвежского континентального шельфа и других районов к Федеративной Республике Германии 1993 г. (Соглашение «Europipe») и Соглашением между Правительством Федеративной Республики Германии и Королевством Норвегии о передаче нефти и газа по трубопроводу из месторождения Экофиск и прилегающих районов в Германию 1974 г. Несмотря на то, что на практике эксплуатацию трансграничного трубопровода осуществляют два юридических лица, которым принадлежит трансграничный трубопровод, они регистрируются в Норвегии, следовательно, весь спектр правоотношений в отношении трубопровода регулируется и подчиняется норвежскому праву согласно подходу о приоритете личного статута. Автор делает вывод, что законодательное закрепление приоритета личного статута над территориальным в вопросе выбора применимого права к правоотношениям, связанным с трансграничными трубопроводами «field-to-coast», позволяет преодолеть правовые коллизии при трансграничном перемещении нефти и газа в условиях добычи на континентальном шельфе.

Главным отличием трубопроводов «coast-to-coast» от трубопроводов «field-to-coast» является отсутствие связи с местом добычи энергоносителей. Примерами таких трубопроводов являются трансграничный трубопровод между Великобританией (компания «British Gas») и Ирландией (компания «Irish Gas Board»), в отношении которого было заключено Соглашение о перемещении природного газа через Второй трубопровод между Правительством Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Ирландией через точку соединения на Острове Мэн 2007 г., и трансграничный трубопровод между Великобританией (компания «British Gas») и Бельгией (компания «Dastigaz»), в отношении которого была заключена Конвенция между Правительством Бельгии и Правительством Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии по транспортировке газа по трубопроводу между Бельгией и Соединенным Королевством 1997 г. При соединении двух трубопроводных систем соединительным трубопроводом ни одна из сторон не может быть признана в качестве отправителя или получателя энергоносителя для определения применимого права, поэтому вышеуказанные соглашения можно отнести к соглашениям, закрепляющим применение территориального статута в отношении трансграничного трубопровода. Однако автор придерживается точки зрения, что к правоотношениям в области инспекций и мониторинга, а также эксплуатации трубопроводов «coast-to-coast» необходимо применять право государства, «национальность» которого имеет юридическое лицо-собственник трубопровода.

В третьем параграфе третьей главы «Основные правовые подходы к регулированию нефтегазовых морских платформ, соединенных с отходными трансграничными трубопроводами» автором проанализированы подходы к определению правового статуса добывающих платформ, поскольку данный вопрос является одним из основных при определении применимого права и разрешении правовых коллизий, связанных с трубопроводами, отходящими от нефтегазовых морских платформ. В состав имущественного комплекса платформ любого вида могут включаться трансграничные трубопроводы. Именно от правового статуса морской платформы будет зависеть правовой статус

трубопровода. В международном праве существует несколько подходов, согласно которым морские платформы могут быть приравнены к судам, искусственным островам (artificial islands) или рассматриваются в качестве самостоятельной категории. Ряд международно-правовых актов относят нефтегазовые платформы к судам, однако сделан вывод о том, что lex flagi применим к нефтегазовым морским платформам в период навигации. Если рассматривать нефтегазовые платформы в качестве искусственных островов, то разумно применять к ним lex rei sitae, однако сложность определения применимого права к таким видам платформ и отходящим от них трубопроводам в целом заключается в том, что они не признаются «полноценной» территорией государства в классическом понимании с точки зрения международного права. Кроме того, международные нормы не позволяют применять к искусственным островам территориальный принцип, если они располагаются в открытом море. Таким образом, автор делает вывод о том, что приоритет личного статута в вопросах выбора применимого права к трансграничным, отходным от морских платформ трубопроводам не зависимо от подхода, определяющего правовой статус самой платформы, является более целесообразным, нежели приоритет территориального статута, который не отделим от территории государства, а, следовательно, более подходит для применения к трансграничным трубопроводам, проходящим по суше.

В заключении изложены основные результаты диссертационного исследования.

Основные положения диссертационного исследования отражены в следующих публикациях автора общим объемом 2 п.л.

В рецензируемых научных изданиях:

1. Федосов, Я.К. Особенности правового регулирования трансграничного трубопроводного транзита энергоносителей в международном частном праве / Я.К. Федосов // Научное обозрение. Серия 2: гуманитарные науки. – М.: Экономическое образование, 2013. – № 1-2. – С. 53-58. (0,4 п.л.)

2. Федосов, Я.К. Особенности становления и развития общественных отношений, осложненных иностранным элементом в сфере трансграничного перемещения нефти и газа трубопроводным транспортом на Ближнем Востоке и в Америке / Я.К. Федосов // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – Краснодар: Наука и образование, 2013. – № 3. – С. 385-388. (0,5 п.л.)

3. Федосов, Я.К. Основные правовые подходы к регулированию добывающих платформ с отходными трансграничными трубопроводами / Я.К. Федосов // Историческая и социально-образовательная мысль. – 2014. – Т. 6. – № 6. – Ч. 2. – С. 277-280. (0,4 п.л.)

4. Федосов, Я.К. Применение lex loci delicti commissi в деликтных обязательствах при перемещении энергоносителей трансграничными трубопроводами / Я.К. Федосов // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2018. – № 5. – С. 219-220 (0,2 п.л.)

В иных изданиях:

5. Федосов, Я.К. Особенности правового регулирования трубопроводного транспорта в международном частном праве / Я.К. Федосов // STUDII JURIDICA UNIVERSITATE. – Республика Молдова. – 2011. – № 4. – С. 163-167. (0,22 п.л.)

6. Федосов, Я.К. Основные проблемы правового регулирования трансграничной транспортировки энергоносителей: трубопроводный транспорт / Я.К. Федосов // Право: теория и практика. – ТЕЗАРУС. – 2013. – №1-2. – С 4-6. (0,24 п.л.)