

країні. Але це не може слугувати взірцем для України, скоріше, навпаки, це дороговказ, яким шляхом їти не можна.

**Висновки.** Ліквідація господарських судів зумовить втрату і знищення напрацьованої десятиліттями практики розгляду господарських спорів. Але найнебезпечнішим наслідком цього неминуче стане занепад економіки, оскільки її обслуговують саме господарські суди, тому що адміністративні для цього не пристосовані, а в їхніх фахівців немає для цього відповідного досвіду й економічної освіти. Те саме стосується й судів загальної компетенції. Як наслідок, за ліквідацією господарських судів неминуче постає питання скасування Господарсько-процесуального кодексу України. Відтак спочатку буде зруйновано галузь права, а надалі й галузь юридичної науки, це

поставить питання про доцільність існування наукової спеціальності «Господарське право; господарсько-процесуальне право». Отже, спеціалізоване господарське судочинство, яке в нашій країні ґрунтується на глибокому історичному корінні та має найбільшу ефективність серед інших судових органів, потребує підтримки й розвитку, а не знищення. Зокрема, давно треба законодавчо усунути суперечності в компетенції господарських і адміністративних судів, а не руйнувати усталені та випробувані у вітчизняних умовах інститути без жодних перспектив відновлення довіри до судочинства. В основному викладі матеріалу перераховано причини, через які не можна ліквідувати господарські суди. Це лише частина їх, ще багато можна навести аргументів щодо ефективності й доцільності існування господарських судів.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Конституція України від 28.06.1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
2. Устименко В.А. Упразднение хозяйственных судов – шаг к деградации судопроизводства в Украине / В.А. Устименко, Р.А. Джабраилов // Вісник господарського судочинства. – 2014. – № 6. – С. 112–119.
3. Зельдіна О.Р. Борьба с коррупцией или замилывания очей / О.Р. Зельдіна // Юридична газета. – 2015. – № 8. – С. 22.
4. Святогор О.А. Ліквідація господарських судів – реформа чи шкода? / О.А. Святогор, І.В. Кременовська // Право і суспільство. – 2015. – № 4. – С. 67–75.
5. Плотницький Б. Роль господарських судів у системі судочинства України / Б. Плотницький // Закон і Бізнес. – 2014. – № 39 (1181).
6. Арбитражный процесс (зарубежная практика) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://advokat-dudko.ru/arbitrazhnyj-process>.

УДК 346.5

## ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТУВАННЯ НАФТИ ТА НАФТОПРОДУКТІВ LEGAL REGULATION OF TRANSPORTATION OF OIL AND OIL PRODUCTS

**Череднікова Т.М.,**

*здобувач Інституту економіко-правових досліджень  
Національної академії наук України*

У статті сформульовано пропозиції щодо конкретизації правових норм, які визначають суб'єктний склад договірних правовідносин із транспортування нафти й нафтопродуктів, регламентують порядок встановлення тарифів на такі послуги, встановлюють особливості обліку природних втрат енергоресурсів під час їх транспортування. Обґрунтовано напрями вдосконалення правового регулювання транспортування нафти та нафтопродуктів.

**Ключові слова:** правове регулювання, транспортування, нафта, нафтопродукти, договір.

В статье сформулированы предложения по конкретизации правовых норм, определяющих субъектный состав договорных правоотношений по транспортировке нефти и нефтепродуктов, регламентирующих порядок установления тарифов на такие услуги, устанавливающих особенности учета естественных потерь энергоресурсов во время их транспортировки. Обоснованы направления совершенствования правового регулирования транспортировки нефти и нефтепродуктов.

**Ключевые слова:** правовое регулирование, транспортировка, нефть, нефтепродукты, договор.

In the article the proposals on concretization of legal norms that define the subject structure of contractual relations on transportation of oil and petroleum products, regulating the procedure of setting tariffs for such services, establish the specifics of accounting for natural losses of energy during transportation. The directions of improvement of legal regulation of transportation of oil and oil products.

**Key words:** legal regulation, transport, oil, oil products, contract.

**Постановка проблеми.** Важливою складовою структури договірних зв'язків із поставки нафти й нафтопродуктів є відносини з їх транспортування. Саме наявність реальної можливості транспортування нафти та нафтопродуктів зумовлює виникнення відносин із поставки.

На сьогодні технічні можливості транспорту дають можливість перевозити нафту й нафтопродукти різними транспортними засобами. Зокрема, транспортування можливо здійснити засобами залізничного, автомобільного, водного чи трубопровідного транспорту.

Звісно, найбільшу пропускну потужність нині має трубопровідний транспорт, який забезпечує доставку нафти й нафтопродуктів через розгалужену систему магістральних нафто- та нафтопродуктопроводів. Такі властивості трубопровідного транспорту забезпечують більший рівень конкурентоспроможності суб'єктам господарювання, які надають послуги з транспортування нафти й нафтопродуктів.

**Стан дослідження.** Окремі аспекти проблематики правового регулювання відносин транспортування енергоресурсів у цілому та нафти й нафтопродуктів зокрема отримали відображення в наукових працях О.О. Гавриліної [1], Д.Д. Логофета [2], М.В. Саудаханова [3], С.Л. Ситнікова [4] та інших учених. Водночас невирішеними й такими, що потребують поглибленого висвітлення, залишаються питання конкретизації правових норм, які визначають суб'єктний склад правовідносин із транспортування нафти та нафтопродуктів, регламентують порядок встановлення тарифів на такі послуги, встановлюють особливості обліку природних втрат енергоресурсів під час їх транспортування.

У зв'язку із цим метою статті є обґрунтування напрямів вдосконалення правового регулювання транспортування нафти й нафтопродуктів.

**Виклад основного матеріалу.** З огляду на те, що транспортування нафти та нафтопродуктів магістральними трубопроводами віднесено до сфери діяльності суб'єктів природних монополій, основним учасником господарських відносин, який надає зазначені послуги, є ПАТ «Укртранснафта», засновником і єдиним акціонером якого є НАК «Нафтогаз України». У свою чергу засновником НАК «Нафтогаз України» виступає держава в особі Кабінету Міністрів України, як про це зазначено в п. 21 Статуту НАК «Нафтогаз України», затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 25 травня 1998 р. № 747.

Отже, існує державна монополія на надання послуг із транспортування нафти й нафтопродуктів магістральними трубопроводами. Вказане додатково зумовлюється тим, що відповідно до ч. 1 ст. 7 Закону України «Про трубопровідний транспорт» від 15 травня 1996 р. магістральний трубопровідний транспорт має важливе народногосподарське й оборонне значення та є державною власністю України. Водночас згідно із ч. 2 ст. 7 Закону України «Про трубопровідний транспорт» об'єкти магістрального трубопровідного транспорту, побудовані за кошти комунальних підприємств або приватних суб'єктів

господарювання, належать таким комунальним підприємствам чи приватним суб'єктам господарювання на праві власності.

Важливо відзначити, що нормативно передбачається положення, згідно з яким підприємства, установи й організації трубопровідного транспорту здійснюють приймання, збереження, перевантаження та транспортування трубопроводами, у тому числі з метою транзиту, вуглеводнів, хімічних продуктів, води та інших продуктів і речовин *на основі договорів* з урахуванням економічної ефективності й пропускну спроможності магістральних трубопроводів (ч. 2 ст. 12 Закону України «Про трубопровідний транспорт»).

Отже, основою виникнення правовідносин із транспортування нафти й нафтопродуктів є *договір*.

Сьогодні в законодавстві України використовується поняття «договір про транспортування нафти (нафтопродуктів) магістральними трубопроводами». Вказане словосполучення зустрічається в тексті Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з транспортування нафти магістральними трубопроводами, затверджених Наказом Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва від 30 вересня 2005 р. № 88 та Постановою Національної комісії регулювання електроенергетики України від 30 вересня 2005 р. № 857 (далі – Ліцензійні умови № 88). Відповідні положення закріплено також у тексті Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з транспортування нафтопродуктів магістральними трубопроводами, затверджених Наказом Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва від 30 вересня 2005 р. № 87 та Постановою Національної комісії регулювання електроенергетики України від 30 вересня 2005 р. № 858 (далі – Ліцензійні умови № 87).

Крім того, транспортування продукції трубопроводами визнається різновидом господарської діяльності з перевезення вантажів, що постає зі змісту ч. 1 ст. 306 Господарського кодексу України.

Водночас у юридичній літературі досі точаться наукові дискусії щодо коректності позначення цього договору та його правової природи.

Зокрема, наводяться думки щодо співвідношення договору транспортування нафти магістральними трубопроводами з іншими цивільно-правовими й господарсько-правовими договірними конструкціями. Так, договір, що регулює відносини з транспортування нафти та нафтопродуктів магістральними трубопроводами, порівнюють із договорами, які отримали традиційне закріплення в актах кодифікованого законодавства, а саме з енергопостачанням, зберіганням, міною, перевезенням конкретного вантажу, організацією перевезень вантажів, оплатного надання послуг тощо. Як зауважує О.О. Гавриліна, результати цього порівняння дають можливість дійти висновку, що жоден із них не відповідає природі відносин, у зв'язку із чим договір транспортування нафти й нафтопродуктів магістральними трубопроводами віднесено до змішаних договорів [1, с. 176].

Зокрема, у науковій літературі вказується, що природа зобов'язань, які виникають під час пере-

міщення товарів трубопроводом, має змішаний характер. Адже в цьому разі поєднуються елементи зобов'язань із передачі майна (нафти) і надання послуг (транспортування й зберігання) [5, с. 373]. У свою чергу С.Л. Ситніков, співвідносячи договір транспортування нафти й нафтопродуктів магістральними трубопроводами з енергопостачанням, переробкою, зберіганням, перевезенням, доходить висновку, що договір є змішаним та складається з елементів міни й оплатного надання послуг [4, с. 15–16]. Щодо змішаної природи досліджуваного договору висловлюється також Д.Д. Логофет, проте з акцентом на тому, що такий договір об'єднує в собі договірні умови з організації перевезень, перевезень конкретного вантажу та зберігання речей. При цьому, на думку дослідника, умови договору перевезення варто розглядати як основний елемент, що відображає транспортну природу відносин. Водночас спірною необхідно визнати думку Д.Д. Логофета про те, що ключова відмінність цього договору полягає у відсутності поняття «вантаж» [2, с. 4].

Щодо правової природи договору транспортування нафти й нафтопродуктів магістральними трубопроводами В.О. Богоненко зазначає, що договір транспортування варто відрізнити також від договору поставки та договору перевезення. На думку вченого, у договорі транспортування трубопроводами інтерес викликають послуги з доставки вантажу у визначене місце. Відповідно, предметом договору є послуги, а не певний товар, як це передбачає договір поставки. Договір поставки спрямовується на перенесення права власності на товар, а за договором транспортування трубопроводами право власності на перемішуваний вантаж до підприємства, яке надає послуги, не переходить. У зв'язку із цим розглянутий договір не може за своєю природою характеризуватись як договір поставки [6, с. 27].

В.О. Богоненко вирізняє ознаки, які, на його переконання, не дають можливості визнати договір транспортування різновидом договірних відносин із перевезення. Зокрема, наводиться така характеристика, як відсутність рухомого складу під час доставки вантажу трубопроводним транспортом. Однак у цій частині більш виваженою є позиція М.А. Тарасова, який вважає, що відсутність рухомого складу не виключає поняття доставки як більш загального. Більше того, дослідник пропонує розглядати зобов'язання з перевезення як приватний випадок транспортування [7, с. 180–181].

Поєднання елементів різних договірних зобов'язань також передбачає М.В. Саудаханов, який дійшов висновку, що договір транспортування містить ознаки перевезення, оплатного надання послуг, зберігання. Водночас варто зауважити, що науковець надає договору про транспортування нафти й нафтопродуктів самостійного характеру [3, с. 7]. З такою позицією цілком можна погодитись, вона відображає сучасні тенденції правового регулювання цієї сфери відносин. Договір транспортування нафти магістральними нафтопроводами, на думку М.М. Бабічевої, є договором особливого характеру,

який за правовою природою є найближчим до договору перевезення та договору оплатного надання послуг [8, с. 70–71].

Окремі науковці також наголошують, що об'єктом договору перевезення виступають індивідуально визначені речі, а у відносинах із транспортування здійснюється доставка речей, визначених родовими ознаками. Зокрема, таку позицію підтримував О.М. Садіков, досліджуючи відносини з транспортування нафти в радянський період [9, с. 137]. Хоча в законодавстві вказане наукове розуміння не отримало закріплення. Зокрема, Господарський кодекс України оперує терміном «вантаж», зміст якого вдається з'ясувати, звернувшись до аналізу підзаконних нормативно-правових актів.

Так, у Статуті залізниць України, затвердженому Постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457, зазначається, що вантаж – це матеріальні цінності, які перевозяться залізничним транспортом у спеціально призначеному для цього вантажному рухомому складі (абз. 2 п. 6). При цьому «матеріальні цінності» необхідно інтерпретувати в контексті ст. 177 Цивільного кодексу України, яка визначає відкритий перелік об'єктів цивільних прав. Серед таких виділяються речі, у тому числі гроші й цінні папери, інше майно, майнові права, результати роботи, послуги, результати інтелектуальної, творчої діяльності, інформація, а також інші *матеріальні* та нематеріальні *блага*. Отже, речі виступають складовою матеріальних благ (цінностей) і можуть мати як індивідуальні, так і родові ознаки.

Наголосимо, що на особливу увагу заслуговує суб'єктний склад договірних відносин із транспортування нафти й нафтопродуктів магістральними трубопроводами. Так, у Ліцензійних умовах № 87 та Ліцензійних умовах № 88 вказується, що суб'єктами зазначених правовідносин виступають *замовник* і *ліцензіат*.

При цьому як *замовник* розуміється фізична особа, фізична особа-підприємець або юридична особа, яка на підставі договору замовляє послуги з транспортування нафти (нафтопродуктів) магістральними трубопроводами ліцензіата. У свою чергу *ліцензіат* – це суб'єкт господарювання, який отримав ліцензію на провадження господарської діяльності з транспортування нафти (нафтопродуктів) магістральними трубопроводами.

Однак необґрунтованим постає віднесення до кола замовників фізичних осіб, які не можуть виступати суб'єктами господарських правовідносин, а отже, і стороною господарського договору, яким є договір про транспортування нафти (нафтопродуктів) магістральними трубопроводами. Особливо варто взяти до уваги той факт, що договір транспортування виступає складовою частиною правовідносин із поставки нафти та нафтопродуктів.

Як наслідок, сторони договору поставки, як правило, у подальшому виступають у правовому статусі вантажовідправника й вантажоодержувача. Саме вантажовідправник вступає в договірні відносини з транспортною організацією (у цьому разі – ліцензіатом).

Усі учасники таких відносин мають статус суб'єкта господарювання, їх діяльність не спрямовується на задоволення особистих, сімейних чи інших некомерційних потреб, що є характерним для відносин за участю фізичних осіб як суб'єктів цивільних правовідносин.

Достатньо згадати норму ч. 1 ст. 712 Цивільного кодексу України, яка визнає, що за договором поставки продавець (постачальник), який здійснює підприємницьку діяльність, зобов'язується передати у встановлений строк (строки) товар у власність покупця для використання його в підприємницькій діяльності або в інших цілях, *не пов'язаних з особистим, сімейним, домашнім чи іншим подібним використанням*, а покупець зобов'язується прийняти товар та сплатити за нього певну грошову суму.

Вказане виключає участь фізичних осіб у договірних відносинах із транспортування нафти й нафтопродуктів. Тим більше, що досліджені нами приклади із судової практики не містять фактів участі в таких відносинах фізичних осіб.

Отже, вважаємо за доцільне внести відповідні зміни в зміст норми абз. 2 п. 1.3 Ліцензійних умов № 87 та Ліцензійних умов № 88, виключивши фізичних осіб із кола замовників послуги з транспортування нафти й нафтопродуктів магістральними трубопроводами.

Не менш важливим питанням, яке потребує свого вирішення, є *обґрунтованість справляння плати ліцензіатом за виконання додаткових робіт*, що пов'язується з провадженням господарської діяльності з транспортування нафти та нафтопродуктів магістральними трубопроводами.

Як встановлено в п. 3.6 Ліцензійних умов № 87 та Ліцензійних умов № 88, ліцензіат отримує плату від замовників послуг із транспортування нафти й нафтопродуктів магістральними трубопроводами за встановленим Національною комісією регулювання електроенергетики України (далі – НКРЕ) тарифом. Тариф на транспортування нафти та нафтопродуктів магістральними трубопроводами розраховується ліцензіатом на наступний (плановий) період і затверджується НКРЕ. Тариф встановлюється таким чином, щоб забезпечити ліцензіату відшкодування його обґрунтованих витрат та отримання прибутку, а також стимулювати його до скорочення цих витрат і підвищення рентабельності його діяльності.

Водночас ліцензіат має право отримувати додатковий прибуток шляхом виконання додаткових робіт, пов'язаних із провадженням господарської діяльності з транспортування нафтопродуктів магістральними трубопроводами, проте не врахованих у тарифі. Плата за виконання додаткових робіт встановлюється ліцензіатом таким чином, щоб забезпечити відшкодування його виправданих витрат та отримання обґрунтованого прибутку під час здійснення цих робіт (пп. «б» п. 3.6.1 Ліцензійних умов № 87 та Ліцензійних умов № 88).

Крім того, ліцензіат зобов'язаний опублікувати в засобах масової інформації детальну інформацію про розмір плати за виконання додаткових робіт,

пов'язаних із провадженням господарської діяльності з транспортування нафтопродуктів магістральними трубопроводами, за 5 днів до введення її в дію (пп. «в» п. 3.6.2 Ліцензійних умов № 87 та Ліцензійних умов № 88).

Проте судова практика свідчить про наявність у сфері господарювання випадків, коли суб'єкт господарювання – ліцензіат зловживає своїм правом на встановлення плати за виконання додаткових робіт. Зокрема, до категорії додаткових робіт досить часто ліцензіат відносить виконання своїх безпосередніх обов'язків, справляючи за це плату.

Так, варто згадати судову справу № 2/1324-7/323, яку було розглянуто в Господарському суді Львівської області та за результатами розгляду якої було винесено постанову від 13 листопада 2007 р. Справа розглядалася за позовом Державної інспекції з контролю за цінами у Львівській області до ВАТ «Укртранснафта» в особі філії МНП «Дружба» ВАТ «Укртранснафта» щодо стягнення штрафу в розмірі 2 250 542,70 грн.

Державною інспекцією з контролю за цінами у Львівській області було проведено перевірку філії «Магістральні нафтопроводи «Дружба» ВАТ «Укртранснафта» щодо правильності застосування тарифів на транспортування магістральним трубопроводами нафти, нафтопродуктів, аміаку й етилового спирту, що поставляються споживачам України за період 2005 р. – травень 2006 р.

За результатами перевірки було встановлено, що ВАТ «Укртранснафта» стягує із замовників завищену плату за послуги з транспортування нафти магістральним нафтопроводом НПС «Долина» – НПК «Дрогобич», а саме в розмірі 22,80 грн за одну тонну без ПДВ замість 5,30 грн за одну тонну без ПДВ, затверджених Постановою НКРЕ від 22 січня 2003 р. № 56. Така різниця пояснювалась відповідачем тим, що до регульованого тарифу в розмірі 5,30 грн за одну тонну без ПДВ додавалась плата за *послугу з утримання в робочому стані нафтопроводу Долина – Дрогобич* у розмірі 17,50 грн за одну тонну без ПДВ. Тариф на цю послугу було затверджено рішенням ВАТ «Укртранснафта» від 22 листопада 2004 р.

Проте суд не знайшов будь-яких порушень у діях ліцензіата, зазначивши, що плата за підтримку нафтопроводу в робочому стані в розмірі 17,50 грн за одну тонну без ПДВ передбачається умовами договору, погодженого сторонами, яким також передбачається здійснення цієї оплати одночасно з оплатою послуг щодо транспортування нафти. Суд також аргументував власну позицію посиленням на те, що за весь період дії договорів із боку контрагентів ВАТ «Укртранснафта» жодного разу не було претензій щодо оплати зазначених додаткових послуг. У підсумку судом було відмовлено в задоволенні позову [10].

Однак суд не звернув увагу на два важливі аспекти цієї справи.

По-перше, не можна справляти плату за виконання ліцензіатом свого обов'язку, який нормативно закріплюється в Ліцензійних умовах № 87 та Ліцензійних умовах № 88. Так, ліцензіат зобов'язаний

утримувати обладнання й устаткування відповідно до технічних характеристик і вимог чинних технічних норм, умов екологічних, санітарно-епідеміологічних, протипожежних та інших нормативних актів (пп. 3.4.2 п. 3.4), а також розробляти заходи щодо підвищення технічного рівня магістральних трубопроводів з урахуванням оптимізації витрат на їх утримання за дотримання вимог нормативної документації (пп. 3.4.3 п. 3.4). Також варто було б узяти до уваги, що додаткові роботи мають виконуватись в інтересах замовника, тобто останній мав би отримати економічну користь від зустрічних дій ліцензіата.

По-друге, ліцензіат здійснює господарську діяльність із транспортування нафти й нафтопродуктів трубопроводами, яка, згідно із законодавством України, перебуває в стані природної монополії. У зв'язку із цим суду варто було б допустити існування тих умов, за яких замовник як залежна сторона договірних відносин не зможе реалізувати своє право на захист своїх майнових інтересів у відносинах із монополістом.

З метою попередження виникнення подібних конфліктних ситуацій на майбутнє вважаємо за доцільне закріпити в тексті Ліцензійних умов № 87 та Ліцензійних умов № 88 норму про те, що *ліцензіату необхідно подавати на затвердження НКРЕ перелік додаткових робіт із відповідним обґрунтуванням необхідності їх виконання й економічного розрахунку тарифу з подальшим затвердженням*. Це могло б зменшити число випадків нав'язування ліцензіатами – суб'єктами природної монополії додаткових робіт та послуг замовникам – суб'єктам господарювання.

Привертає увагу також інший аспект, який характеризує відносини з транспортування нафти й нафтопродуктів магістральними трубопроводами, а саме *проблема обліку природних втрат, який супроводжує зазначений процес*.

Загалом у законодавстві України природні втрати нафтопродуктів визначаються як втрати (зменшення маси за збереження якості в межах вимог нормативних документів), що є наслідком фізико-хімічних властивостей нафтопродуктів, впливу метеорологічних факторів і недосконалої існуючих на сьогодні засобів захисту нафтопродуктів від випаровування й налипання під час транспортування, прийняття, зберігання та відпуску. Зокрема, таке розуміння цього поняття наводиться в Інструкції про порядок приймання, транспортування, зберігання, відпуску та обліку нафти і нафтопродуктів на підприємствах та організаціях України.

У пп. 17.1 п. 17 зазначеної інструкції загальні фактичні втрати нафти й нафтопродуктів включають такі види:

- природні втрати під час транспортування, приймання, зберігання й відпуску;
- разові втрати під час проведення планових робіт, пов'язаних із технічним обслуговуванням та ремонтом технологічного обладнання, зачищенням резервуарів і трубопроводів;
- разові втрати під час пошкоджень, аварій, порушень правил і технологій обслуговування облад-

нання й виконання робіт, пов'язаних із технічним обслуговуванням та ремонтом технологічного обладнання, зачищенням резервуарів і трубопроводів та від стихійного лиха (землетрусу, повені тощо).

Загалом може здатись, що можливість природної втрати нафти й нафтопродуктів у магістральному трубопроводі апіорі виключається, проте в науковій літературі звертають увагу на приклади з практики господарювання, яка свідчить про зворотне.

Так, К.В. Корепанов стверджує, що кількість нафти, яка здається в пункті призначення, повинна дорівнювати кількості нафти, прийнятій від відправника вантажу в пункті відправлення, за вирахуванням кількості втрат, розрахованих під час транспортування магістральним трубопроводом [11, с. 172]. На розкритті цієї особливості транспортування нафти магістральними трубопроводами зупиняється також Д.Д. Логофет [2, с. 8–9].

У зв'язку з тим, що відбувається налипання нафти на внутрішні стінки трубопроводу, транспортна організація, як вказує К.В. Корепанов, збирає залишки нафти та здійснює в подальшому їх продаж. Зокрема, дослідник наводить інформацію про те, що за дев'ять місяців 2007 р. ВАТ «АК «Транснефть» зібрала з трубопроводів надлишків нафти близько 500 000 тонн на 7,9 млрд руб. [11, с. 175]. На думку М.В. Саудаханова, надлишки нафти необхідно розглядати як технологічну економію транспортної організації за аналогією з економією підрядника в договорі підряду та як власність такої організації [3, с. 16].

Отже, природні втрати нафти під час транспортування магістральними трубопроводами є реальністю, яка не отримала належного нормативного врегулювання. Зокрема, у досі чинній Постанові Державного комітету СРСР з матеріально-технічного забезпечення «Об утверждении норм естественной убыли нефтепродуктов при приеме, хранении, отпуске и транспортировании» від 26 березня 1986 р. № 40 питання визначення норм природних втрат нафти під час її транспортування магістральними трубопроводами залишилось поза увагою. Тоді як вказаним документом встановлено норми природних втрат нафтопродуктів під час перекачування магістральними нафтопродуктопроводами (пп. «к» п. 1).

У зв'язку із цим вважаємо за доцільне законодавчо закріпити *норми природних втрат нафти під час транспортування магістральними трубопроводами з урахуванням фізико-хімічних властивостей цього об'єкта економічного обігу*.

**Висновки.** Таким чином, погоджуючись із науковим розумінням щодо складної структури договору транспортування нафти й нафтопродуктів з акцентом на його змішаній правовій природі, висловлюємо позицію щодо переважання елементів правового інституту перевезення вантажів.

Пропонуємо внести відповідні зміни до Ліцензійних умов № 87 та Ліцензійних умов № 88, виключивши фізичних осіб із кола замовників послуги щодо транспортування нафти й нафтопродуктів магістральними трубопроводами як таких, які не наділяються правовим статусом суб'єктів господарювання.

З метою попередження виникнення конфліктних ситуацій у сфері господарювання вважаємо за доцільне закріпити в тексті Ліцензійних умов № 87 та Ліцензійних умов № 88 норму про те, що ліцензіату необхідно подавати на затвердження НКРЕ перелік додаткових робіт із відповідним обґрунтуванням необхідності їх виконання й економічного розрахунку тарифу з подальшим затвердженням.

Також необхідно нормативно закріпити норми природних втрат нафти під час транспортування магістральними трубопроводами з урахуванням фізико-хімічних властивостей цього об'єкта економічного обігу.

Викладені ідеї можуть бути розвинені в напрямі вдосконалення правового регулювання господарських відносин із транспортування нафти й нафтопродуктів.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Гаврилина Е.А. Система договорных связей на рынке нефти и нефтепродуктов : дисс. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право» ; 12.00.07 «Корпоративное право; энергетическое право» / Е.А. Гаврилина ; Московский гос. ун-т им. М.В. Ломоносова. – М., 2014. – 244 с.
2. Логофет Д.Д. Договор транспортировки нефти по магистральным нефтепроводам : автореф. дисс. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право» / Д.Д. Логофет ; Ин-т законодательства и сравнит. правоведения при Правительстве Российской Федерации. – М., 2005. – 22 с.
3. Саудаханов М.В. Гражданско-правовая природа договора транспортировки нефти по магистральным нефтепроводам : автореф. дисс. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право» / М.В. Саудаханов ; Московский ун-т МВД России. – М., 2007. – 23 с.
4. Ситников С.Л. Гражданско-правовое регулирование транспортировки нефти посредством системы нефтепроводов: актуальные проблемы соотношения вещно-правовых и обязательственно-правовых отношений : автореф. дисс. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право» / С.Л. Ситников ; Московский гос. ун-т им. М.В. Ломоносова. – М., 2007. – 24 с.
5. Гражданское право : в 2 т. / под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. – М. : Проспект, 2011– . – Т. 2. – 2011. – 798 с.
6. Богоненко В.О. Правовой природе договора поставки грузов трубопроводным транспортом / В.О. Богоненко // Нефть, газ и право. – 1998. – № 4. – С. 25–29.
7. Тарасов М.А. Транспортное право / М.А. Тарасов. – Ростов-на-Дону : Изд-во Ростовского ун-та, 1968. – 242 с.
8. Бабичева М.М. Правовая природа договора транспортировки нефти трубопроводным транспортом / М.М. Бабичева // Хозяйство и право. – 2012. – № 6. – С. 69–74.
9. Садиков О.Н. Правовое регулирование трубопроводного транспорта в СССР / О.Н. Садиков // Правоведение. – 1962. – № 2. – С. 134–138.
10. Постанова Господарського суду Львівської області у справі № 2/1324-7/323 за позовом Державної інспекції з контролю за цінами у Львівській області до ВАТ «Укртранснафта» в особі Філії МНП «Дружба» ВАТ «Укртранснафта» щодо стягнення штрафу [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/1167856>.
11. Корепанов К.В. Договор транспортировки магистральным трубопроводным транспортом / К.В. Корепанов. – М., 2013. – 328 с.