

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ ТА НАУКИ УКРАЇНИ

Київський національний торговельно-економічний університет

Кафедра міжнародного публічного права

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

«Міжнародно-правовий режим трубопровідного транспорту»

Студентки 2 курсу магістратури,

11 групи, спеціальності «міжнародне право»

спеціалізації «Міжнародне право» 293

_____ А.О. Шихелілі

Науковий керівник

д.ю.н., доцент

_____ Л.М.Дешко

Керівник освітньо-

професійної програми

д.ю.н., доцент

_____ Л.М.Дешко

Київ 2018

ЗМІСТ

ВСТУП	4
РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНІ ЗАСАДИ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРУБОПРОВІДНОГО ТРАНСПОРТУ	7
1.1. Генеза правового забезпечення функціонування трубопровідного транспорту	7
1.2. Трубопровідний транспорт як об'єкт правового регулювання	17
1.3. Поняття та сутність функціонування трубопровідного транспорту	27
Висновки до розділу 1	32
РОЗДІЛ 2. ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ТРУБОПРОВІДНОГО ТРАНСПОРТУ	35
2.1. Органи, що здійснюють регулювання трубопровідного транспорту	35
2.2. Регламентація в міжнародному праві правовідносин з трубопровідним транспортом	47
2.3.Порушення норм міжнародно-правового забезпечення функціонування трубопровідного транспорту та шляхи відновлення забезпечення його функціонування.....	55
Висновки до розділу 2.....	62
РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРУБОПРОВІДНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ ТА ІНОЗЕМНИХ ДЕРЖАВАХ	64
3.1. Досвід регулювання функціонування трубопровідного транспорту в зарубіжних країнах	64
3.2. Правове регулювання функціонування трубопровідного транспорту в Україні	70
3.3. Основні напрями удосконалення правового регулювання функціонування трубопровідного транспорту в Україні	82
Висновки до розділу 3	87
ВИСНОВКИ	89
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	95

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. На сьогодні особливе місце серед транспортних правовідносин посідають відносини у сфері використання трубопровідного транспорту. Враховуючи технічні особливості трубопроводу й відсутність рухомого складу, що переміщується, його міжнародне значення, означений вид транспорту вимагає ретельного й ґрунтовного перегляду правових норм його регулювання [33].

Актуальність теми дослідження обумовлена низкою правових завдань, зокрема врегулюванням проблеми правового режиму міжнародних трубопроводів. Варто зауважити, що правові проблеми, які виникають у процесі регулювання трубопровідного транспорту, не відображені у сучасній вітчизняній і міжнародно-правовій літературі. Наразі серед науковців виникають дискусії щодо методів правового регулювання, юрисдикційних імунітетів держави та окремих положень правового оформлення операцій у сфері трубопровідного транспорту. Проте, більшість вчених вказують на необхідність розроблення правового режиму для трубопровідного транспорту, посилаючись на його специфічні особливості як міжнародного транспорту та його зростаюче значення у світовій економіці.

Аналіз досліджень та останніх публікацій. Серед вітчизняних науковців, які досліджували міжнародно-правові питання регулювання трубопровідного транспорту можна відзначити О. Борденюка (правовий режим земель трубопровідного транспорту України), Є. Довженка (теоретико-правова характеристика правового регулювання трубопровідного транспорту в Україні), О. Котенко (міжнародно-правове регулювання транзиту енергоносіїв), І. Міронюк (міжнародно-правові аспекти становлення та розвитку норм міжнародного права у сфері транзиту енергоносіїв трубопровідним транспортом), Л. Руденко (управління діяльністю підприємств магістрального трубопровідного транспорту), Е. Онацького (адміністративно-правові засади діяльності магістрального трубопровідного транспорту), Ю. Чижмара (міжнародно-правовий режим магістрального трубопровідного транспорту) та ін.

Варто зазначити, що сучасні дослідження правового регулювання діяльності трубопровідного транспорту розкривають цивільно-правові та адміністративно-правові аспекти такої діяльності (договірні відносини, державне управління в сфері магістрального трубопровідного транспорту, правовий статус підприємств нафтогазового комплексу тощо). Проте, поза увагою вітчизняних науковців залишилося комплексне дослідження міжнародно-правового регулювання трубопровідного транспорту. Відтак, вітчизняні дослідження варто продовжити аналізом місця трубопровідного транспорту в системі міжнародно-правових відносин.

Мета дослідження полягає у визначенні сутності та міжнародно-правового режиму експлуатації трубопроводів і розробці нових наукових положень та практичних рекомендацій щодо вдосконалення міжнародно-правового забезпечення функціонування трубопровідного транспорту.

Відповідно до поставленої мети основними **завданнями** дослідження є:

- виявити етапи генези правового забезпечення функціонування трубопровідного транспорту;
- визначити поняття та сутність трубопровідного транспорту;
- уточнити поняття функціонування трубопровідного транспорту;
- встановити перелік органів, що здійснюють регулювання трубопровідного транспорту;
- виявити особливості регламентації в міжнародному праві правовідносин з трубопровідним транспортом;
- визначити склад порушення норм міжнародно-правового забезпечення функціонування трубопровідного транспорту та шляхи відновлення забезпечення його функціонування;
- виявити особливості правового регулювання діяльності трубопровідного транспорту в зарубіжних країнах;
- вивчити особливості правового регулювання діяльності трубопровідного транспорту в Україні;

- визначити шляхи удосконалення правового регулювання діяльності трубопровідного транспорту в Україні та зарубіжних країнах.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають у зв'язку з функціонуванням трубопровідного транспорту.

Предметом дослідження є міжнародно-правове регулювання трубопровідного транспорту.

Методи дослідження. Методологічною основою дослідження є сукупність загальнонаукових та спеціально-правових методів дослідження, а саме: діалектичний, історичний, логіко-юридичний, системно-структурний, порівняльно-правовий. Поняття трубопровідного транспорту було досліджене за допомогою діалектичного та системно-структурного методу. Історичний метод використано для визначення етапів розвитку законодавства про трубопровідний транспорт. За допомогою логіко-юридичного методу обґрунтовано напрями удосконалення міжнародно-правового забезпечення діяльності трубопровідного транспорту. Порівняльно-правовий метод використано з метою вивчення та узагальнення зарубіжного досвіду правового регулювання діяльності трубопровідного транспорту, визначення шляхів удосконалення національного законодавства у цій сфері відповідно до вимог Європейського Союзу.

Наукова новизна отриманих результатів полягає в тому, що вперше у вітчизняній юридичній науці на основі комплексного дослідження міжнародно-правових засад діяльності трубопровідного транспорту обґрунтовано нові наукові положення щодо основних напрямів удосконалення такого транспорту в Україні.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що викладені в роботі висновки та пропозиції з удосконалення законодавства України у сфері діяльності трубопровідного транспорту можуть бути використані в законотворчому процесі, діяльності органів державної влади, а також підприємств магістрального трубопровідного транспорту.

Структура кваліфікаційної роботи. Дипломна магістерська робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків до кожного розділу, загальних висновків та списку використаних джерел – 96 найменувань. Робота містить 105

сторінки, 93 з яких – основного тексту, список використаних джерел розміщено на 10 сторінках.

РОЗДІЛ 1

ЗАГАЛЬНІ ЗАСАДИ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРУБОПРОВІДНОГО ТРАНСПОРТУ

1.1. Генеза правового забезпечення функціонування трубопровідного транспорту

На сьогодні у багатьох країнах світу трубопровідний транспорт має важливе значення. Розвиток паливно-енергетичного комплексу промислових країн передбачає створення мережі трубопроводів, які забезпечують транзит енергоресурсів до споживачів. Удосконалення нормативно-правового регулювання та забезпечення правової охорони його функціонування визначає успішну економічну діяльність держав у цій сфері. Таким чином, особливої уваги заслуговує питання становлення та розвитку міжнародно-правового регулювання трубопровідного транспорту з метою подальшого удосконалення законодавства у цій сфері.

Проблемі формування правового забезпечення трубопровідного транспорту присвячено низку наукових праць вітчизняних і зарубіжних учених. Серед вітчизняних науковців, які досліджували міжнародно-правові аспекти регулювання трубопровідного транспорту, можна відзначити О. Борденюк (правовий режим земель трубопровідного транспорту України), Є. Довженка (теоретико-правова характеристика правового регулювання трубопровідного транспорту в Україні), О. Котенко (міжнародно-правове регулювання транзиту енергоносіїв), І. Міронюк (міжнародно-правові аспекти становлення та розвитку норм міжнародного права у сфері транзиту енергоносіїв трубопровідним транспортом), Л. Руденко (управління діяльністю підприємств магістрального трубопровідного транспорту), Е. Онацького (адміністративно-правові засади діяльності магістрального трубопровідного транспорту), Ю. Чижмара (міжнародно-правовий режим магістрального трубопровідного транспорту) та ін.

Варто зазначити, що сучасні дослідження правового регулювання діяльності трубопровідного транспорту розкривають цивільно-правові та

адміністративно-правові аспекти такої діяльності (договірні відносини, державне управління в сфері магістрального трубопровідного транспорту, правовий статус підприємств нафтогазового комплексу тощо). Проте, поза увагою вітчизняних науковців залишилося комплексне дослідження формування та розвитку міжнародно-правового регулювання трубопровідного транспорту.

Держави, пов'язані між собою транскордонними трубопроводами, взаємодіють одна з одною на основі норм міжнародного права в умовах сьогодення потребують удосконалення нормативно-правового забезпечення. За таких обставин трубопровідний транспорт, зважаючи на його специфіку, стає предметом міжнародно-правового регулювання. До міжнародно-правових норм регулювання функціонування трубопровідного транспорту належать питання адміністративно-технічних норм діяльності (правила будівництва, експлуатації, руху), організації науково-технічного співробітництва в сфері трубопровідного транспорту, встановлення податкового і митного режиму транспортних операцій тощо.

Варто зауважити, що трубопровідний транспорт має найбільшу пропускну потужність. За призначенням магістральні трубопроводи поділяються на газопроводи, нафтопроводи та продуктопроводи. Зокрема, що стосується транзиту нафти та нафтопродуктів, трубопровідний транспорт має розгалужену систему магістральних нафто- та нафтопродуктопроводів. У зв'язку з цим, трубопровідний транспорт забезпечує високий рівень конкурентоспроможності суб'єктам господарювання, які надають послуги з транспортування нафти та нафтопродуктів, а також інших енергоресурсів.

Становлення правового регулювання трубопровідного транспорту пов'язано з діяльністю міжнародних організацій, які виникли на початку ХХ століття та поступово розширились в систему загальних та спеціалізованих органів. Так, до сфери діяльності міжнародних транспортних організацій належить: підготовка проектів міжнародних договорів; розробка різноманітних транспортних і технічних регламентів, правил перевезення пасажирів і вантажів; розробка проформ транспортних документів; надання рекомендацій і висновків;

тлумачення діючих угод; урегулювання спорів шляхом посередництва та арбітражу; публікація офіційних та інших правових матеріалів, зокрема судових.

Основою міжнародної діяльності слугують загальні принципи, які знаходять своє закріплення у міжнародно-правових актах. Ці принципи визначають закономірності правового регулювання міжнародних економічних відносин, відбивають з урахуванням практики тенденції і потреби їх оптимального і прогресивного розвитку.

Міжнародна практика розвитку трубопровідного транспорту і, зокрема, транзиту енергоносіїв, показує повну затребуваність і широке застосування таких загальних принципів міжнародного права, як принципу справедливості, «*par in parem non habet imperium*» (рівний над рівним не має влади), необхідності дотримання договорів, сумлінного виконання міжнародних зобов'язань тощо [29].

Одним із фундаментальних принципів сучасного міжнародного права, на основі якого здійснюється транзит територією країни, є принцип територіального верховенства, який є органічною частиною державного суверенітету та полягає у суверенному й невід'ємному праві держави на повну владу над своєю територією [29]. Похідними від нього є загальновизнані принципи мирного співіснування: територіальної цілісності і територіальної недоторканості, закріплені в багатьох міжнародних документах (зокрема, у Гельсінському Заключному акті Ради з безпеки та співробітництва у Європі 1975 р.) та національних законодавствах (конституції держав, закони про державний кордон тощо).

Одним із дискусійних питань в правовій науці є питання віднесення трубопроводів до категорії міжнародних, визначення правового режиму міжнародних трубопроводів і ступеня їх впливу на такий правовий режим норм міжнародного і національного законодавства. Досліджуючи режим трубопроводів в міжнародному праві, Бордо Ж. Субейрол зазначає, що трубопровід побудований виключно в межах наземної території держави стає об'єктом національно-законодавчого регулювання [91, с. 157-161]. Натомість трубопроводи, побудовані територією двох і більше держав, а також морським дном, стають об'єктом міжнародного права [6, с. 208-211].

Вперше визначення міжнародного трубопроводу було затверджено в Міжнародному кодексі правил безпеки при транспортуванні горючих газів міжнародними трубопроводами на XI сесії Комітету з газу Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй, яка відбулася в лютому 1965 року [78]. Відтак, до числа міжнародних трубопроводів прийнято вважати магістральні газопроводи, які проходять територією двох і більше країн з метою газопостачання цих країн або транспортування газу через них, або одночасно з тією і іншою метою [78].

Як зауважує Ю. Чижмар, «співробітництво держав у галузі вироблення правового режиму міжнародних трубопроводів потрібно аналізувати через призму міжнародно-правових документів загального характеру, спеціалізованих транспортних угод і конвенцій (наприклад, Європейська енергетична хартія, Барселонська Конвенція про свободу транзиту, Женевська конвенція про відкрите море тощо), а також дво- та багатосторонніх угод щодо будівництва чи експлуатації міжнародного трубопроводу» [78, с. 66]. Ми підтримуємо думку науковця, що «трубопровід, як і інші види транспорту, набуває статус міжнародного тоді, коли в процесі функціонування трубопроводу виникають міжнародні відносини, пов'язані з експлуатацією трубопроводу як особливого роду транспортного підприємства» [78, с. 68].

Вперше питання щодо «принципу транзиту» зафіксовано в ст. 23 Статуту Ліги Націй про «свободу комунікацій та транзиту» [66]. Це вплинуло в подальшому на підписання міжнародних договорів, в яких не було передбачено жорсткого обов'язку держави надавати право транзиту через свою територію іноземній державі, хоча передбачено можливість такого транзиту.

Однак, першим міжнародним договором універсального характеру щодо транзиту товарів є Барселонська конвенція про свободу транзиту (1921 р.). До її підписання питання міжнародного транзиту регулювалися угодами, які уклалися відповідно до ситуації. Її підписанням закладено основи системи і проголошено основоположні принципи правового регулювання транзиту – принципи недопущення дискримінації і державного регулювання тарифів на

перекачку продукції. Барселонська конвенція стала передумовою для підписання низки наступних документів щодо правового регулювання трубопровідного транспорту.

Положення щодо відсутності жорсткого обов'язку держави надавати право транзиту через свою територію іноземній державі містяться в Барселонській конвенції 1921 р. і в Статуті про свободу транзиту, а також в Генеральній угоді з тарифів і торгівлі (додаток 1А до Угоди про створення Світової організації торгівлі 1994 р.). В цих договірних положеннях зазначено, що для будівництва трубопроводу необхідна угода між зацікавленими державами. Проте, ці положення міжнародних договорів на практиці враховуються при уточненні зацікавленими державами правового режиму конкретного транскордонного трубопроводу, включаючи такі його складники, як безпека, порядок транзиту, комерційні тарифи, мито, охорона навколишнього середовища тощо. В цьому аспекті важливе значення має Генеральна угода з тарифів і торгівлі 1947 і 1994 рр., яка підтверджує правило про свободу транзитів, а також Резолюція Конференції Організації Об'єднаних Націй з торгівлі і розвитку «Про принципи щодо транзитної торгівлі держав, які не мають виходу до моря» та Конвенція про транзитну торгівлю внутрішньоконтинентальних держав, підписану в Нью-Йорку в 1965 р. [13].

Принцип свободи транзиту містить в собі такі положення [13]: право на свободу транзиту через територію держави-учасника міжнародної торгової системи і на звільнення транзитних товарів від митних та транзитних зборів; право внутрішньоконтинентальної держави на вільний доступ до моря з метою здійснення нею міжнародної торгівлі; обов'язок прибережних держав надавати свободу транзиту товарів, а також доступ до морських портів судів держави, що не має виходу до моря.

Варто зауважити, що розміщення і експлуатація трубопроводів на території шельфу (виключна економічна зона) і у відкритому морі регулюються низкою міжнародних договорів – Женевськими конвенціями 1958 р., Конвенцією Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 р. та ін. Зокрема, Конвенція

Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 р. на сьогодні слугує важливим інструментом впливу на відносини в означеній сфері.

Свобода прокладання підводних кабелів і трубопроводів виникла як звичаєво-правова, держави активно користувались нею із середини ХІХ ст. У 1884 р. в Парижі була підписана перша багатостороння конвенція з охорони підводних телеграфних кабелів. Під час кодифікації міжнародного морського права свобода прокладання підводних кабелів і трубопроводів була закріплена в ст. 26 Конвенції про відкрите море 1958 р. і статтях 112-115 Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 р. На сьогодні основним міжнародним договором, який регулює відносини держав щодо будівництва та експлуатації трубопроводів морським дном є Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 р. Відповідно до положень цієї Конвенції суверенітет прибережної держави поширюється на її внутрішні води і територіальне море, в тому числі і на їх дно (ст. 2) [25; 96]. Зазначимо, що морське дно за зовнішнім кордоном територіального моря – це, в юридичному вимірі, континентальний шельф прибережної держави. Суверенні природоресурсні і природоохоронні права прибережної держави на континентальному шельфі співіснують з правом інших держав прокладати кабелі і трубопроводи на континентальному шельфі. Це положення знайшло своє відображення у ст. 79 Конвенції 1982 р. У п. 1 цієї статті зазначено, що всі держави мають право прокладати підводні кабелі та трубопроводи на континентальному шельфі з умовою врахування вже наявних кабелів і трубопроводів, не перешкоджаючи їх функціонуванню та ремонту. Відтак, за змістом ст. 79 Конвенції проголошує, що прибережна держава не має права перешкоджати реалізації права іншої держави прокладати або технічно обслуговувати трубопроводи на шельфі (п. 2 ст. 79) [25; 96].

Женевською конвенцією «Про відкрите море» 1958 р. передбачено в ст. 2 право на вільне розміщення трубопроводів у відкритому морі. В ст.4 Женевської конвенції «Про континентальний шельф» 1958 р. зазначено, що прибережна держава не має права перешкоджати прокладанню або підтримці в справності підводних кабелів та трубопроводів на континентальному шельфі, крім тих

випадків, коли вона реалізує своє право вживати розумних заходів для освоєння шельфу та розробки його природних багатств. Визначення траси для проходження іноземних трубопроводів на континентальному шельфі здійснюється за згодою прибережної держави (п. 3 ст. 79) [26].

Юридично не вирішеною проблемою в Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 р. залишилося питання використання природних ресурсів прибережною державою щодо свого континентального шельфу після прокладання трубопроводу іноземною державою. Відтак, це питання регулюється шляхом урахування коментарів Комісії міжнародного права Організації Об'єднаних Націй до статей з морського права (1956 р.), згідно з якими правила, які регулюють захист підводних телеграфних і телефонних кабелів можуть поширюватися на підводні трубопроводи [6, с. 212-213].

В Заключному Документі Гаазької Конференції, підписаному в Гаазі 17 грудня 1991 року, прийнята Європейська енергетична хартія, спрямована на сприяння міжнародному співробітництву. Метою Хартії є ефективне поєднання інтересів енерговидобуваючих, транзитних і енергоспоживаючих держав. Таким чином, прийняття Європейської енергетичної хартії передбачало формування доброзичливих політичних умов для взаємовигідного співробітництва в сфері енергетики.

Договір до Енергетичної хартії (1994 р.), в якому зафіксовані нові положення, що обґрунтовують і встановлюють особливий режим для транзиту. Цей Договір установлює юридичні рамки з метою сприяння довготерміновому співробітництву в галузі енергетики на основі взаємодоповнювання і взаємної вигоди, відповідно до цілей і принципів Хартії. З юридичного погляду дотримання цього режиму є обов'язковим для країн-підписантів вищезазначеного Договору. Так, в ст. 7 (про транзит) передбачено: «кожна Договірна Сторона вживає необхідних заходів для спрощення транзиту енергетичних матеріалів і продуктів відповідно до принципу свободи транзиту і незалежно від походження, місця призначення або власника таких енергетичних матеріалів і продуктів і без дискримінації в розцінках на основі таких відмінностей, а також не

вводячи ніяких нерозумних відстрочок, обмежень або зборів» [6]. Окрім цього, у п. 2 ст. 7 вказано, що «Договірні Сторони заохочують співробітництво відповідних організацій у: (а) модернізації споруд для транспортування енергії, необхідних для транзиту енергетичних матеріалів і продуктів; (b) розвитку та експлуатації споруд для транспортування енергії, що обслуговують території більш ніж однієї Договірної Сторони; (c) вжитті заходів по ослабленню наслідків перебоїв у забезпеченні енергетичними матеріалами і продуктами; (d) полегшенні об'єднання споруд для транспортування енергії» [6]. Деякі положення Договору до Енергетичної хартії було розвинуто в Протоколі по транзиту до Енергетичної хартії з метою створення чіткого і дієвого механізму вирішення транзитних спорів.

Щодо охорони природного середовища і регулювання відносин між державами в контексті функціонування трубопровідного транспорту застосовуються положення Частини XII Конвенції 1982 р. для прокладання і експлуатації підводних трубопроводів. Окрім цього, варто зазначити інші договірні джерела міжнародного права, які регламентують охорону навколишнього середовища, серед яких: Конвенція про оцінку впливу на навколишнє середовище у транскордонному контексті 1991 р., Конвенція про біологічне різноманіття 1992 р., Міжнародна конвенція про запобігання забрудненню з суден 1973 р. (з Протоколом 1978 р.), Конвенція про охорону всесвітньої культурної і природної спадщини 1972 р. тощо.

Наразі в Європейському Союзі функціонування трубопровідного транспорту регулюється в межах законодавства з питань енергетичної сфери. Основні положення вищезазначеного відображено в Програмі створення єдиного енергетичного ринку (1988 р.), Першій газовій директиві (1988 р.), Другій газовій директиві (2003 р.), а також в Європейській стратегії сталої, конкурентної та безпечної енергетики (2006 р.) [35, с. 12].

На сучасному етапі розвитку енергетичної сфери зростає її економічне значення. Тому нагальним залишається питання правового регулювання функціонування міжнародних трубопроводів. Є. Довженко поділяє країни, в яких

функціонує трубопровідний транспорт, на три групи з погляду системи правового регулювання:

- країни, в яких прийняті спеціальні закони про трубопровідний транспорт (Білорусь, Велика Британія, Канада, Молдова, Польща, США, Україна, Швейцарія);

- країни, в яких чинними є закони про природні монополії, до яких віднесено магістральний трубопровідний транспорт (Казахстан, Узбекистан);

- країни, в законах яких про нафту і газ, або про енергетику, є спеціальні розділи, присвячені магістральному трубопровідному транспорту (закони про нафту і газ в Болівії, Ірані, Казахстані, Киргизії та про енергоресурси в Азербайджані, Італії, Киргизії, Угорщині) [16, с. 18].

У контексті означеної проблеми дослідження вважаємо за необхідне розглянути історико-правові аспекти становлення законодавства України про магістральний трубопровідний транспорт. Л. Руденко виокремила чотири етапи його розвитку [63, с. 333]:

1) перший початковий етап (кінець XVIII ст. до 1917 р.), на якому відносини в галузі магістрального трубопровідного транспорту було врегульовано окремим розділом Статуту гірничого Російської імперії;

2) радянський період розвитку законодавства про трубопровідний транспорт (1939 – 1991 рр.) характеризувався наявністю тільки адміністративних актів міністерств та відомств та постійною зміною системи управління магістральними трубопроводами;

3) етап розвитку законодавства про магістральний трубопровідний транспорт у незалежній Україні (1991 – 2010 рр.) відображає значний крок у розвитку законодавства зазначеної сфери у зв'язку з прийняттям Закону України «Про трубопровідний транспорт»;

4) новітній період (з 2011 р. до сьогодні) характеризується модернізацією національного законодавства у сфері магістрального трубопровідного транспорту відповідно до стандартів Європейського Союзу.

На думку Е. Онацького, «одним з найбільш негативних чинників, що заважають реформуванню магістральних трубопроводів загалом, є неефективне державне управління у цій галузі, що не відповідає європейським вимогам. Відчутною є нагальна потреба в нових підходах до державного управління діяльністю магістральних трубопроводів та утворення відповідного адміністративно-правового регулювання у цій сфері» [35, с. 3]. Таким чином, можна стверджувати, що національне законодавство у сфері трубопровідного транспорту потребує адаптації до вимог Європейського Союзу.

Отже, на основі вивчення історичного аспекту формування та правового забезпечення функціонування трубопровідного транспорту, можна стверджувати, що вплив на розвиток законодавства у галузі трубопровідного транспорту мали такі міжнародно-правові документи, як: Барселонська конвенція (1921 р.) і Статут про свободу транзиту; Генеральна угода з тарифів і торгівлі (1947 р. і 1994 р.); Женевська конвенція «Про відкрите море» 1958 р.; Резолюція Конференції Організації Об'єднаних Націй з торгівлі і розвитку «Про принципи щодо транзитної торгівлі держав, які не мають виходу до моря»; Конвенція про транзитну торгівлю внутрішньоконтинентальних держав (1965 р.), Європейська енергетична хартія і Договір до Енергетичної хартії (1991 р.) та ін. Варто зазначити, що в сучасному міжнародному праві положення щодо режиму міжнародних трубопроводів на універсальному рівні найбільш розроблені в Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 р.

Тлумачення положень вищезазначених нормативно-правових документів має практичне значення. Основні принципи правового регулювання відносин в сфері трубопровідного транспорту (на міжнародному і національному рівнях) пов'язані з його специфікою. Наразі національне законодавство будь-якої держави, територією якої проходять трубопроводи, враховує також природоохоронні міжнародні договори з метою забезпечення екологічної гармонізації.

Таким чином, на сьогодні важливого значення набуває проблема удосконалення міжнародно-правового регулювання трубопровідного транспорту

як одного з найпоширеніших і надійних способів транспортування енергетичних ресурсів. Оскільки сьогоденною умовою нормального функціонування всіх сфер економіки будь-якої держави, а також стратегією її сталого розвитку є забезпечення стійкого енергопостачання, енергетичної безпеки, енергоефективності та екологічної гармонізації.

1.2. Трубопровідний транспорт як об'єкт правового регулювання

У зв'язку зі зростаючими потребами галузей промисловості у вуглеводневій сировині, розширенням мережі магістральних трубопроводів, збільшенням кількості маршрутів з його транспортування, недостатньою урегульованістю проблем землекористування в процесі експлуатації трубопровідного транспорту, та іншими проблемами, пов'язаними із функціонуванням означеного виду транспорту, зростає значення трубопровідного транспорту як об'єкту правового регулювання.

В останні роки відбуваються зміни умов діяльності трубопровідного транспорту. Як зазначає О. Борденюк, першочерговими завданнями в цій сфері є такі [4]:

- регулювання відносин між користувачами послуг паливно-енергетичного комплексу і власниками трубопровідних систем;
- пошук нових джерел капітальних вкладень у розвиток трубопровідного транспорту, якими в період планової економіки були виключно державні централізовані капітальні вкладення;
- будівництво нових магістральних трубопроводів, що гарантують енергетичну безпеку країни. За таких умов регулювання у сфері трубопровідного транспорту передбачає охоплення різноманітних правовідносин: транспортних, торгових, митних, фінансових, інвестиційних, екологічних та інших. Саме тому дослідження правових аспектів функціонування трубопровідного транспорту та вдосконалення наукового обґрунтування його раціонального та цільового використання є досить актуальною проблемою.

На сучасному етапі розвиток ефективної транспортної інфраструктури можливий за умови підвищення конкурентоспроможності транспортної системи і реалізації транзитного потенціалу країни, а також підвищення безпеки та сталості транспортної системи. Паливно-енергетичний комплекс, як галузь трубопровідного транспорту, є невід'ємною передумовою розвитку економіки країни, інструментом реалізації внутрішньої і зовнішньої політики держави. Транспортування та реалізація нафтогазопродуктів є важливим джерелом надходжень коштів до бюджету країни. Будівництво та обслуговування магістральних трубопроводів передбачає використання земельних ділянок, а іноді й територій цілих регіонів і навіть сусідніх держав.

Трубопровідний транспорт як об'єкт правового регулювання має низку своїх особливостей, які необхідно враховувати при розробці законодавства в цій галузі. Так, особливості правового регулювання трубопровідного транспорту полягають у виробничо-економічних особливостях цього виду транспорту порівняно з іншими видами транспорту та характером відносин, що виникають у цій сфері, а саме [74]:

1. Трубопровідному транспорту характерна висока технологічність на відміну від інших видів транспорту, а також юридична та фактична закритість. Транспортування речовин та газів трубопроводами передбачає низку виробничих процесів. Наприклад, газ подається трубопроводами під високим тиском, на який міські газові мережі та мережі підприємств не розраховані, тому газорозподільні станції знижують тиск до необхідного рівня. Магістральні трубопроводи очищують, одоризують газ, враховують його кількість та контролюють якість.

2. Магістральними трубопроводами постачається продукція, яка не індивідуалізується на жодному з етапів її транспортування. Під час постачання речовин та газів неможливо встановити, для якого споживача вони призначені, і в цьому немає необхідності, оскільки продукція однорідна.

3. Транспортування продукції магістральними трубопроводами характеризується безперервністю та рівномірністю. Трубопроводи функціонують протягом всього року та мають використовуватися на повну потужність.

4. Юридична роз'єднаність магістральних трубопроводів, які у минулому склали єдину систему, територіями незалежних держав колишнього СРСР.

Варто зауважити, що у цій галузі більш важливу роль відіграють екологічні норми та норми безпеки, оскільки трубопроводи створюють підвищену небезпеку для оточуючих. Так, порівняно з іншими видами транспорту трубопроводи мають завдані маршрути проходження, територіально обмежені у просторі. Вищезазначені особливості визначають специфіку правового регулювання діяльності трубопровідного транспорту. Водночас, експлуатація трубопроводів є одним із видів транспортної діяльності, оскільки полягає у просторовому переміщенні матеріальних цінностей, а саме це властиве транспорту як однієї з галузей виробництва. Тому певні правові норми у галузі транспортної діяльності мають безпосереднє відношення і до трубопроводів [74].

Ще на початку ХХІ століття поширення набуло поняття «трубопровідне право». Це поняття розроблене російським науковцем І. Перчиком. Дослідник наголошує на актуальності проблеми трубопровідного транспорту і обґрунтовує це положення тим, що трубопровідний транспорт є важливим складником транспортного комплексу. Правові відносини у транспортній сфері регламентуються нормами транспортного права. Враховуючи наявність різних видів транспорту, логічним, на думку І. Перчика, є виокремлення трубопровідного права як окремої комплексної галузі. Як зауважує науковець, до предмета трубопровідного права відноситься як майнові, так і деякі немайнові відносини, що виникають при проектуванні, створенні, функціонуванні, реконструкції, розвитку та ліквідації магістральних трубопроводів, спрямовані на забезпечення ефективного, надійного та безпечного їх використання [36]. Водночас дослідником не враховано такий класичний критерій виділення галузі права, як специфічний метод правового регулювання. Вивчення проблеми дає підстави стверджувати, що такий метод в «трубопровідному праві» відсутній. За таких умов правовідносини у сфері функціонування трубопровідного транспорту, які складають «предмет трубопровідного права» практично повністю регулюються нормами та методами адміністративного, господарського та

цивільного права. Проте І. Перчик відносить такий стан до так званих особливостей функціонування трубопровідного транспорту.

Позицію щодо виділення трубопровідного права в окрему підгалузь транспортного права не підтримує низка вітчизняних науковців. Зокрема, не підтримують цю ідею такі дослідники, як О. Антонюк [74], І. Булгакова [5], О. Вишневецька [74], В. Іжевський [73], Е. Демський [73], О. Клепікова [24], М. Шелухін [74] та ін.

Таким чином, на думку І. Перчика, відсутність самостійного предмета і метода правового регулювання функціонування трубопровідного транспорту, врегулювання правовідносин, що виникають в процесі діяльності цього виду транспорту нормами інших галузей права (насамперед, адміністративного, господарського і цивільного) не дозволяють виділити правове регулювання трубопровідного транспорту в окрему підгалузь транспортного права в класичному розумінні поділу права на галузі [36]. Так, з теоретико-правових позицій включення законодавства з питань функціонування трубопровідного транспорту (тобто законодавчого регулювання відносин, пов'язаних з постачанням продуктів транспортування магістральним трубопровідним транспортом) до системи транспортного законодавства є більш прийнятним варіантом, аніж існування інституту права трубопровідного транспорту в межах транспортного права як галузі. Оскільки останній варіант є дискусійним і потребує глибокого теоретичного опрацювання правового регулювання трубопровідного транспорту, а також поняття, системи та структури транспортного права загалом.

Ураховуючи міжнародне значення трубопровідного транспорту, в останні роки значного поширення набуло поняття «транскордонного трубопроводу». Як зазначає О. Вилегжанін, транскордонний трубопровід починається на території однієї держави, проходить територією (сушею чи морським дном внутрішніх морських вод, територіального моря) і/або континентальним шельфом іншої держави, а також, в деяких випадках, дном відкритого моря. Управління транскордонними трубопроводами на етапі будівництва і під час експлуатації

здійснюється на основі застосування норм міжнародного і національного права [6]. У зв'язку з цим виникає необхідність узгодження міжнародного і національного законодавства означеної сфери діяльності.

З погляду А. Вилегжаніна, держави, які пов'язані транскордонними трубопроводами і взаємодіють між собою на основі норм міжнародного права, потребують більш повного і узагальненого переліку міжнародно-правових норм, які можуть застосовуватися щодо проблеми використання транскордонних трубопроводів. У зв'язку з цим постає необхідність теоретичного узагальнення міжнародно-правової практики в цій сфері. Особливості транскордонного трубопровідного транспорту як складного об'єкта міжнародного права активно проявляються на рівні міжнародно-правової уніфікації прав з регулювання відносин щодо створення та експлуатації транскордонних трубопроводів. Відтак, режим регулювання прав щодо створення та експлуатації трубопроводів на міжнародному рівні має відрізнятися від режиму регулювання на національному рівні [6].

На думку Ю. Чижмара, «специфіка міжнародно-правового регулювання трубопровідного транспорту полягає у необхідності використання, а інколи в адаптації норм міжнародного транспортного права» [78]. Відповідно до розуміння дослідника, трубопроводи, які пролягають територіями кількох держав є міжнародними. Як зазначалося в §1.1, ми підтримуємо думку науковця і вважаємо поняття «міжнародний трубопровід» основоположним. Міжнародні трубопроводи мають низку спільних ознак із іншими видами міжнародного транспорту, насамперед, наземного, як один із можливих способів переміщення промислової продукції. Тому, як зауважує Ю. Чижмар, досвід правового регулювання міжнародного транспорту може бути, певною мірою, використаний щодо міжнародних трубопроводів [78].

Незважаючи на низку спільних ознак в регулюванні з міжнародним наземним транспортом, міжнародним трубопроводам притаманні специфічні властивості, які мають враховуватися при вивченні та розробці їх правового статусу, зокрема [78]: 1) початок міжнародного співробітництва на етапі

будівництва міжнародних трубопроводів (необхідність урахування правових положень щодо будівництва та експлуатації під час укладання міждержавних угод про міжнародні трубопроводи); 2) надання продукції іноземній державі як передумова започаткування міжнародного трубопроводу; 3) регіональний характер міжнародних трубопроводів, попри зростаючу кількість та тенденцію поширення широко розвиненої транспортної мережі; 4) використання при експлуатації міжнародних трубопроводів специфічних правових форм взаємовідносин між постачальниками і споживачами продукції, які відображають особливості транспортування нафти і газу трубопроводами [78].

На сьогодні регулювання трубопровідного транспорту відбувається шляхом застосування правових приписів та норм транспортного права. Так, транспортні відносини мають певні спільні ознаки, які відрізняють їх від інших. Серед таких ознак є такі, як: наявність транспортної організації, виконання транспортування перевізником, наявність відправників і одержувачів. Таким чином, відносини щодо функціонування трубопровідного транспорту займають особливе місце в транспортних правовідносинах [78].

Варто зауважити, що відносини, які регулюються нормами транспортного права, складаються між: 1) суб'єктами, які здійснюють діяльність з пошуку, видобутку нафти і газу, переробки, зберігання, транспортування енергетичних ресурсів, проектування, інженерного вишукування (інженерно-геодезичного, інженерно-геологічного), будівництва, модернізації, реконструкції енергетичних об'єктів тощо та суб'єктами, які набувають різні види енергетичних ресурсів і яким надаються відповідні послуги; 2) суб'єктами, які здійснюють вищезазначені види робіт в енергетичній сфері та уповноваженими державними органами виконавчої влади і відповідними саморегульованими організаціями.

Зміст регулювання суспільних відносин, пов'язаних з транспортуванням магістральними трубопроводами як послуги, з погляду на дослідження Е. Онацького [35], включає в себе низку складників: 1) технологічне підключення до системи магістральних трубопроводів; 2) питання укладення, виконання, припинення та розірвання договорів про надання послуг з транспортування

вуглеводнів (природного газу, сирової нафти і/або нафтопродуктів тощо) магістральними трубопроводами; 3) вимоги до поведінки на товарному ринку суб'єкта, який надає послуги з транспортування вуглеводнів магістральними трубопроводами. Натомість регулювання відносин, пов'язаних із забезпеченням безпеки магістрального трубопроводу, складається з: 1) забезпечення промислової безпеки магістрального трубопроводу протягом виробничого циклу об'єкта (включаючи стадії будівництва, експлуатації, реконструкції, ремонту, виведення з експлуатації тощо); 2) забезпечення транспортної безпеки магістрального трубопроводу; 3) забезпечення антитерористичної безпеки магістрального трубопроводу тощо.

Відповідно до розуміння О. Клепікової, транспортне право передбачає застосування базових методів регулювання – диспозитивного та імперативного. Поєднання публічно-правового і приватноправового методів регулювання є властивим для відносин, що входять в предмет транспортного права [24]. Відтак, стосовно розглянутих суспільних відносин з транспортування магістральними трубопроводами – відносини між суб'єктом, який надає послуги з транспортування, і суб'єктом, який споживає ці послуги, регулюються поєднанням імперативного та диспозитивного методів. Натомість відносини між особою, що надає послуги з транспортування, і уповноваженими державними органами виконавчої влади – виключно імперативним методом регулювання.

Ураховуючи вищезазначене, можна стверджувати, що предметний зміст і склад суб'єктів означених відносин зумовлює те, що регулювання цих суспільних відносин не підпадає виключно під метод диспозитивного регулювання. Причина в такому положенні об'єктивна та пов'язана з віднесенням магістральних трубопроводів до сфери природних монополій у зв'язку з технологічними особливостями виробництва.

Дослідник К. Корепанов виділяє метод спеціального корпоративного регулювання, що реалізується юридичними особами, наділеними законодавцем відповідними повноваженнями [28]. Порівняно з імперативним методом правового регулювання, має відмінність щодо суб'єкту, який здійснює правове

регулювання, оскільки не орган держави, а юридична особа має повноваження з впливу на поведінку інших осіб. Незважаючи на те, що означені повноваження виходять спочатку від державної влади, яка їх делегує конкретним юридичним особам, означений метод правового регулювання є самостійним, оскільки здійснюється не державою в особі уповноважених органів. Як приклад, використання методу спеціального корпоративного регулювання вказує на право власника Єдиної системи газопостачання управляти функціонуванням Єдиної системи газопостачання та здійснювати заходи щодо вдосконалення структури цієї системи.

Проте на шляху реалізації методу правового регулювання існують певні труднощі. Зокрема, ці труднощі пов'язані з передачею певних повноважень державних органів інститутам громадянського суспільства або суб'єктам господарської діяльності. Це так званий аутсорсинг, який широко застосовується в країнах-членах Європейського Союзу, але європейське адміністративне право розглядаючи корпоративне право, не виділяє специфічні методи правового регулювання [79].

Так, правове регулювання відносин з транспортування енергоресурсів магістральними трубопроводами є частиною предмета транспортного права, відповідно правова природа відносин з транспортування нафти і газу магістральними трубопроводами обумовлена змістом цих відносин, які охоплюють приватноправові відносини між виконавцями та споживачами послуг з транспортування вуглеводнів (природного газу, сирої нафти і/або нафтопродуктів тощо) магістральними трубопроводами, а також – публічно-правові відносини, які виникають у виконавців і споживачів послуг з транспортування вуглеводнів магістральними трубопроводами з органами державної влади.

З погляду Г. Рябцева, відносини, що складаються в процесі функціонування нафтогазового комплексу, охоплюють різноманітні відносини по вертикалі та по горизонталі [65]. А саме відносини публічно-правового та приватноправового

характеру з урахуванням специфіки правового регулювання діяльності господарюючих суб'єктів.

Ураховуючи вищезазначені положення, постає необхідність розкрити зміст цих відносин. Його можна класифікувати за такими напрямками: 1) суспільні відносини, які пов'язані з транспортуванням магістральними трубопроводами нафти і газу як послуги, що надається на товарному ринку; 2) суспільні відносини, які пов'язані із забезпеченням системи безпеки на об'єктах магістрального трубопроводу під час транспортування нафти і газу, особливо на шляху транзиту природного газу від газовидобувних регіонів Росії і/або Центральної Азії до країн Європейського Союзу і Молдови в умовах нинішньої ескалації збройної агресії Російської Федерації проти України [25].

Як зазначає Ю. Чижмар, міжнародне співробітництво держав у галузі вироблення правового режиму міжнародних трубопроводів потрібно аналізувати через призму міжнародно-правових документів загального характеру, спеціалізованих транспортних угод і конвенцій (наприклад, Європейська енергетична хартія, Барселонська конвенція про свободу транзиту, Женевська конвенція про відкрите море тощо), а також дво- чи багатосторонніх угод щодо будівництва чи експлуатації міжнародного трубопроводу [78].

Таким чином, у галузі постачання речовин та газів магістральними трубопроводами поширені як двосторонні, так і багатосторонні угоди. Двосторонні угоди, як правило, укладаються у тих випадках, коли об'єктом регулювання є безпосередньо відносини щодо постачання нафти, газу, інших речовин. У багатосторонніх угодах вирішується низка питань щодо організації певної галузі, управління технологічно єдиними системами магістральних трубопроводів, транзиту через територію сторін, що домовляються, загальні умови постачання та транспортування речовин трубопроводами, відповідальність сторін тощо. У сфері міждержавних відносин трубопроводного транспорту виділяють три головні організаційно-правові проблеми:

- регулювання експортних та імпорتنих потоків, тобто постачання з однієї країни в іншу;

- регулювання транзитних потоків, тобто постачання з однієї країни в іншу через територію третьої країни (території третіх країн);
- гармонізація вітчизняного законодавства у галузі магістрального трубопровідного транспорту з законодавством суміжних держав та нормами міжнародного права [72].

Підсумовуючи, зауважимо, що з економічного погляду, трубопровідний транспорт використовується з метою забезпечення ефективності діяльності підприємств трубопровідного транспорту. З юридичного погляду, особливість трубопровідного транспорту пов'язана з тим, що об'єкти трубопровідного транспорту є особливими і потребують розробки спеціального правового забезпечення.

Отже, можна стверджувати, що трубопровідний транспорт як об'єкт правового регулювання має свої специфічні особливості та ознаки, які необхідно враховувати під час розробки нормативно-правового забезпечення. Так, норми правового забезпечення трубопровідного транспорту регулюють комплекс транспортних, переважно публічно-правових, суспільних відносин, що виникають і розвиваються в межах підприємств та організацій трубопровідного транспорту. Ці відносини спрямовані на ефективну і якісну реалізацію підприємствами трубопровідного транспорту їхніх функцій і завдань, а також з урахуванням своїх особливостей потребують спеціального правового регулювання. Перевага публічно-правових відносин обумовлена тим, що діяльність підприємств трубопровідного транспорту у зв'язку із суспільною небезпекою і важливим значенням для держави та суспільства потребує особливого контролю з боку держави. Норми правового регулювання трубопровідного транспорту мають сприяти оптимальному виконанню підприємствами трубопровідного транспорту своїх статутних завдань та функцій, гарантуючи одночасно безпеку на транспорті, раціональне і цільове використання та комплексну охорону навколишнього природного середовища.

1.3. Поняття та сутність функціонування трубопровідного транспорту

Особливості правового регулювання певної сфери суспільних відносин закріплено у відповідних нормативно-правових документах. Відтак, основним джерелом правового регулювання є законодавство. Наразі щодо регулювання відносин у галузі трубопровідного транспорту, окрім законодавчо-нормативних актів важливого значення набула судова практика, договори, міжнародно-правові акти, правила та інші норми діяльності цього виду транспорту.

Основними джерелами права в сфері трубопровідного транспорту є Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР (в редакції від 13 червня 2013 р.) [57], Закон України «Про трубопровідний транспорт» від 15 травня 1996 р. (в редакції від 10 вересня 2014 р.) [58] та інші нормативно-правові акти, в яких визначаються загальні засади функціонування трубопроводів, правовий статус підприємств та споживачів продуктів, що транспортуються трубопроводами, а також основи державного управління цим транспортом.

Трубопровідний транспорт посідає особливе місце в транспортній системі України. Так, відповідно до Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. (в редакції від 13 червня 2013 р.), трубопровідний транспорт є стратегічним енергозабезпечуючим об'єктом, що й визначає його особливе місце в системі [57]. Трубопровідний транспорт в народному господарстві виконує функцію транспортування спеціальних вантажів особливих властивостей (газ, рідина тощо), та забезпечує найбільш ефективне переміщення виходячи із природи вантажу. Вантаж, який переміщується трубопроводами може також транспортуватись багатьма іншими видами транспорту, але трубопровід в цьому випадку є найбільш економічно вигідним та надійним засобом транспортування. Сфера його застосування обмежується тільки природою об'єктів транспортування та високою капіталоємністю освоєння нових напрямків постачання продукції. Наразі, трубопровідний транспорт переживає час інтернаціоналізації, виходячи із інтеграційних тенденцій в міжнародному співтоваристві та особливої потреби України в диверсифікації джерел енергопостачання.

Відповідно до ст. 21 чинного Закону України «Про транспорт» трубопровідний транспорт є складником єдиної транспортної системи України [57]. Водночас, національне законодавство не містить окремого визначення поняття трубопровідного транспорту, а його розмежування з іншими галузями транспорту здійснюється за ознакою використання у якості засобів переміщення трубопроводів. Головна особливість трубопровідного транспорту полягає у відсутності класичного для інших видів транспорту елемента – рухомого складу, а переміщення продуктів транспортування трубопроводами завжди забезпечується за допомогою спеціальної технологічної системи, статичної стосовно простору, а також технічною особливістю трубопроводів – збігом відправника з перевізником та постачальником.

Важливе місце в регулюванні означеного виду транспорту займають підзаконні нормативно-правові акти України, що визначають правила проектування, будівництва, експлуатації, капітального ремонту та реконструкції об'єктів трубопровідного транспорту, організацію безпеки та охорони праці під час їх будівництва та експлуатації, пожежної, екологічної безпеки та санітарні норми. Першочергово, мова йде про магістральний трубопровідний транспорт.

На сьогодні в законодавстві України поняття «магістрального трубопровідного транспорту» відсутнє. Так, Законом закріплено поняття «система трубопровідного транспорту», до якої, зокрема, віднесено: магістральні та промислові трубопроводи, включаючи наземні, надземні й підземні лінійні частини трубопроводів, а також об'єкти та споруди, основне й допоміжне обладнання, що забезпечує безпечну та надійну експлуатацію трубопровідного транспорту (ст. 2 Закону України «Про трубопровідний транспорт») [58]. На законодавчому рівні не відмежовано магістральні трубопроводи від промислових та розподільчих. Магістральний трубопровідний транспорт, що є головним об'єктом нашої уваги, відповідно до статті 1 Закону України «Про трубопровідний транспорт», – це технологічний комплекс, що функціонує як єдина система і до якого входить окремий трубопровід з усіма об'єктами і спорудами, зв'язаними з ним єдиним технологічним процесом, або кілька

трубопроводів, якими здійснюються транзитні, міждержавні, міжрегіональні поставки продуктів транспортування споживачам, або інші трубопроводи, спроектовані та збудовані згідно з державними будівельними вимогами щодо магістральних трубопроводів [58].

Щодо промислового трубопровідного транспорту, то він є частиною, складником магістрального трубопровідного транспорту [58]. Це трубопроводи в межах окремих виробництв, а також нафтобазові, внутрішньопромислові нафто-, газо- і продуктопроводи, міські газопровідні, водопровідні, теплопровідні, каналізаційні мережі, розподільчі трубопроводи водопостачання, меліоративні системи тощо, які обслуговують окремі регіони, райони. Крім того, в законодавстві України окремо виокремлюється як підвид промислового трубопровідного транспорту – розподільний трубопровід (високого, середнього та низького тиску), який забезпечує транспортування газу від газорозподільних станцій, джерел газопостачання до промислових підприємств, котелень та інших споживачів.

Із вищезазначеного випливає, що на законодавчому рівні не відмежовано магістральні трубопроводи від промислових та розподільчих. Так, наприклад, Е. Онацький до відмінних ознак магістральних трубопроводів відносить такі [35]: їх функціонування як самостійного технологічного комплексу (промислові трубопроводи не є самостійними комплексами, вони є складником майна окремих підприємств); здійснення ними транзитних міждержавних, міжрегіональних поставок продукції (промислові трубопроводи виконують локальні функції збору речовин та газів у межах окремого підприємства, забезпечують потреби тільки окремої господарської організації, не пов'язані технологічно з діючими магістральними трубопроводами); проектування і будівництво згідно з державними будівельними нормами щодо магістральних трубопроводів (щодо промислових трубопроводів висуваються менш жорсткі вимоги, для розподільчих трубопроводів затверджені окремі спеціальні технічні нормативи експлуатації та будівництва); особливий порядок охорони, виходячи з їх стратегічного значення та потенційної небезпеки відповідно до Правил охорони магістральних

трубопроводів, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 16 листопада 2002 року [39]; спеціальні правила введення в експлуатацію та виведення з експлуатації (ця ознака є характерною тільки для магістральних нафтопроводів).

Таким чином, розмежування від інших галузей транспорту здійснюється за ознакою використання трубопроводів, а, отже, виходячи із окремих законодавчих визначень специфіки транспортування трубопроводами, можна сформулювати таке узагальнююче визначення трубопровідного транспорту – «сукупність правовідносин, що виникають з приводу транспортування трубопроводами вуглеводнів, хімічних продуктів, води та інших продуктів і речовин з місць їх знаходження, видобутку (промислів), виготовлення або зберігання до місць їх переробки чи споживання, перевантаження та подальшого транспортування» [33].

Варто зазначити, що основними принципами державної політики у сфері трубопровідного транспорту, враховуючи його пріоритетність в економіці України, є [35]:

- забезпечення надійного та безпечного функціонування трубопровідного транспорту;
- забезпечення виконання першочергових завдань, спрямованих на підтримку обороноздатності держави;
- координація науково-дослідних, пошукових, проектно-конструкторських, експертних та інших інженерних робіт і послуг у цій галузі;
- сприяння реконструкції і модернізації діючих об'єктів, оснащення їх сучасним ефективним обладнанням, автоматизованими системами обліку і контролю тощо;
- зменшення енергетичної залежності України від держав – експортерів традиційних енергоносіїв (нафти, газу та продуктів їх переробки);
- додержання екологічної безпеки трубопровідного транспорту;
- захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій трубопровідного транспорту;

- забезпечення якісних та безпечних послуг при транспортуванні енергоносіїв та хімічних продуктів через територію України;
- сприяння раціональному транспортуванню вуглеводнів, хімічних продуктів, води та інших продуктів і речовин;
- сприяння міжнародному співробітництву у сфері трубопровідного транспорту.

Законом також визначено, що магістральний трубопровідний транспорт має важливе народногосподарське та оборонне значення і є державною власністю України. Приватизація, а також зміна власності державних підприємств магістрального трубопровідного транспорту забороняється. Державне управління у сфері трубопровідного транспорту здійснюють центральні та місцеві органи державної виконавчої влади, представницькі органи та органи місцевого самоврядування в межах їх компетенції відповідно до чинного законодавства України [58].

Таким чином, незважаючи на наявність спеціального нормативно-правового акту в сфері діяльності магістрального трубопровідного транспорту, окремі питання такої діяльності залишилися або поза увагою законодавців, або були врегульовані лише частково. Ми підтримуємо наукову думку Е. Онацького щодо того, що наразі залишається не визначеним правовий режим магістральних трубопроводів, якими здійснюється транзит продукції; не визначено юридичну природу штрафних санкцій, що накладаються на підприємства магістрального трубопровідного транспорту та порядок юрисдикційного провадження щодо таких суб'єктів господарювання; не врегульовано порядок державної реєстрації та інвентаризації магістрального трубопровідного транспорту; невизначеним залишається питання координації управління діяльністю підприємств магістрального трубопровідного транспорту, що також негативно відбивається на її розвитку загалом та ін [35].

Відтак, на нашу думку, найважливішим завданням законодавства України про трубопровідний транспорт є, насамперед, розробка ефективного правового регулювання відносин на всіх етапах створення та функціонування

(проекування, будівництво, експлуатація, капітальний ремонт, реконструкція тощо) трубопровідного транспорту, встановлення гарантій безпеки життя та здоров'я населення, забезпечення охорони навколишнього природного середовища і національного багатства України від можливого негативного впливу під час експлуатації зазначеного виду транспорту. Таким чином, результати проведеного теоретичного аналізу проблеми дослідження дають підстави стверджувати, що трубопровідний транспорт як об'єкт правового регулювання потребує удосконалення законодавчо-нормативного забезпечення, а також імплементації міжнародно-правових норм в галузі трубопровідного транспорту, зокрема, відповідно до законодавства Європейського Союзу.

Висновки до першого розділу

Дослідження загальних засад правового забезпечення функціонування трубопровідного транспорту дозволяє підсумувати отримані результати проведеного теоретичного аналізу. Так, на основі вивчення історичного аспекту формування та правового забезпечення функціонування трубопровідного транспорту, можна стверджувати, що вплив на розвиток законодавства у галузі трубопровідного транспорту мали такі міжнародно-правові документи, як: Барселонська конвенція (1921 р.) і Статут про свободу транзиту; Генеральна угода з тарифів і торгівлі (1947 р. і 1994 р.); Женевська конвенція «Про відкрите море» (1958 р.); Резолюція Конференції Організації Об'єднаних Націй з торгівлі і розвитку «Про принципи щодо транзитної торгівлі держав, які не мають виходу до моря»; Конвенція про транзитну торгівлю внутрішньоконтинентальних держав (1965 р.), Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права (1982 р.), Європейська енергетична хартія і Договір до Енергетичної хартії (1991 р. та 1994 р. відповідно) та ін.

На сьогодні важливого значення набуває проблема удосконалення міжнародно-правового регулювання трубопровідного транспорту як одного з найпоширеніших і надійних способів транспортування енергетичних ресурсів. Оскільки сьогоденною умовою нормального функціонування всіх сфер економіки

будь-якої держави, а також стратегією її сталого розвитку є забезпечення стійкого енергопостачання, енергетичної безпеки, енергоефективності та екологічної гармонізації.

Важливою умовою нормального функціонування всіх сфер економіки є забезпечення стійкого енергопостачання. Так, аналіз світових тенденцій розвитку сфери енергетики показує, що основними чинниками є надійність енергопостачання, енергетична безпека, енергоефективність та екологічна гармонізація. Це, насамперед, свідчить про необхідність удосконалення міжнародно-правового забезпечення функціонування трубопровідного транспорту. Оскільки трубопровідний транспорт є одним з найпоширеніших і надійних способів транспортування енергоносіїв.

Норми правового забезпечення трубопровідного транспорту регулюють комплекс транспортних, переважно публічно-правових, суспільних відносин, що виникають і розвиваються в межах підприємств та організацій трубопровідного транспорту. Ці відносини спрямовані на ефективну і якісну реалізацію підприємствами трубопровідного транспорту їхніх функцій і завдань, а також з урахуванням своїх особливостей потребують спеціального правового регулювання. Перевага публічно-правових відносин обумовлена тим, що діяльність підприємств трубопровідного транспорту у зв'язку із суспільною небезпекою і важливим значенням для держави та суспільства потребує особливого контролю з боку держави. Норми правового регулювання трубопровідного транспорту мають сприяти оптимальному виконанню підприємствами трубопровідного транспорту своїх статутних завдань та функцій, гарантуючи одночасно безпеку на транспорті, раціональне і цільове використання та комплексну охорону навколишнього природного середовища.

Однак, незважаючи на наявність спеціального нормативно-правового акту в сфері діяльності магістрального трубопровідного транспорту, окремі питання такої діяльності залишилися або поза увагою законодавців, або були врегульовані лише частково (правовий режим магістральних трубопроводів, якими здійснюється транзит продукції; не визначено юридичну природу штрафних

санкцій, що накладаються на підприємства магістрального трубопровідного транспорту та порядок юрисдикційного провадження щодо таких суб'єктів господарювання; не врегульовано порядок державної реєстрації та інвентаризації магістрального трубопровідного транспорту; невизначеним залишається питання координації управління діяльністю підприємств магістрального трубопровідного транспорту). Відтак, вважаємо, що найголовнішим завданням законодавства щодо регулювання функціонування трубопровідного транспорту є розробка ефективного правового регулювання відносин на всіх етапах створення та функціонування (проектування, будівництво, експлуатація, капітальний ремонт, реконструкція тощо) трубопровідного транспорту, встановлення гарантій безпеки життя та здоров'я населення, забезпечення охорони навколишнього природного середовища і національного багатства України від можливого негативного впливу під час експлуатації зазначеного виду транспорту. Відтак, результати проведеного теоретичного аналізу проблеми дослідження дають підстави стверджувати, що трубопровідний транспорт як об'єкт правового регулювання потребує удосконалення законодавчо-нормативного забезпечення, а також імплементації міжнародно-правових норм в галузі трубопровідного транспорту, зокрема, відповідно до законодавства Європейського Союзу.

РОЗДІЛ 2

ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ТРУБОПРОВІДНОГО ТРАНСПОРТУ

2.1. Органи, що здійснюють регулювання трубопровідного транспорту

На сьогодні правовий статус органів, що здійснюють регулювання трубопровідного транспорту зазнав значних змін. Так, необхідність управління системою трубопровідного транспорту обумовлена високим значенням цього виду транспорту щодо забезпечення національного суверенітету, економічної стабільності України, виконання першочергових завдань з енергозабезпечення підприємств, громадян, підтримки обороноздатності держави. Водночас, державні органи управління трубопровідним транспортом можуть брати участь у організаційно господарських відносинах шляхом реалізації своєї господарської компетенції. Зауважимо, що такі відносини не є предметом регулювання адміністративного права.

Відповідно до ст. 8 Закону України «Про трубопровідний транспорт» [58] державне управління у сфері трубопровідного транспорту здійснюють центральні та місцеві органи державної виконавчої влади, представницькі органи та органи місцевого самоврядування в межах їх компетенції відповідно до чинного законодавства України. Окрім цього, важливим є те, що на введений особливий період безпосереднє керівництво підприємствами трубопровідного транспорту і контроль за їх діяльністю забезпечують органи Міністерства оборони України.

Варто зазначити, що окрім реалізації загальних функцій управління регулювання функціонування трубопровідного транспорту включає спеціальні повноваження відповідних органів державної влади щодо управління об'єктами державної власності у зв'язку з важливим народногосподарським та оборонним значенням магістральних трубопроводів, що є державною власністю України; віднесенням транспортування нафти, нафтопродуктів природного і нафтового газу та його розподілу, інших речовин трубопроводами до сфери діяльності суб'єктів природних монополій.

Вищим органом управління національною системою трубопровідного транспорту відповідно до ст. 113 Конституції України [26] є Кабінет Міністрів України. Згідно зі ст. 116 Конституції України Кабінет Міністрів України забезпечує [27]:

- забезпечує державний суверенітет і економічну самостійність України, здійснення внутрішньої і зовнішньої політики держави, виконання Конституції і законів України, актів Президента України;

- вживає заходів щодо забезпечення прав і свобод людини і громадянина;

- забезпечує проведення фінансової, цінової, інвестиційної та податкової політики;

- політики у сферах праці й зайнятості населення, соціального захисту, освіти, науки і культури, охорони природи, екологічної безпеки і природокористування;

- розробляє і здійснює загальнодержавні програми економічного, науково-технічного, соціального і культурного розвитку України;

- забезпечує рівні умови розвитку всіх форм власності;

- здійснює управління об'єктами державної власності відповідно до закону;

- розробляє проект закону про Державний бюджет України і забезпечує виконання затвердженого Верховною Радою України Державного бюджету України, подає Верховній Раді України звіт про його виконання;

- здійснює заходи щодо забезпечення обороноздатності і національної безпеки України, громадського порядку, боротьби зі злочинністю;

- організовує і забезпечує здійснення зовнішньоекономічної діяльності України, митної справи;

- спрямовує і координує роботу міністерств, інших органів виконавчої влади;

- утворює, реорганізовує та ліквідує відповідно до закону міністерства та інші центральні органи виконавчої влади, діючи в межах коштів, передбачених на утримання органів виконавчої влади;

- призначає на посади та звільняє з посад за поданням Прем'єр-міністра України керівників центральних органів виконавчої влади, які не входять до складу Кабінету Міністрів України;

- здійснює інші повноваження, визначені Конституцією та законами України.

Таким чином, Кабінет Міністрів України наділений повноваженнями щодо забезпечення діяльності об'єктів, які перебувають у державній власності. Так, щодо магістральних трубопроводів, що перебувають у державній власності, Кабінет Міністрів України згідно зі ст. 5 Закону України «Про управління об'єктами державної власності» [58] здійснює такі повноваження:

- визначає органи виконавчої влади та державні колегіальні органи, які здійснюють функції з управління об'єктами державної власності;

- встановлює порядок передачі об'єктів державної власності суб'єктам управління, визначеним цим Законом;

- визначає умови створення та діяльності господарських структур;

- приймає рішення про створення, реорганізацію та ліквідацію господарських структур і визначає уповноважені органи управління, які здійснюють контроль за їх діяльністю;

- призначає на посади та звільняє з посад керівників господарських структур, стосовно яких функції з управління виконує Кабінет Міністрів України;

- приймає рішення про створення, реорганізацію та ліквідацію казенних підприємств і визначає центральні органи виконавчої влади, до сфери управління яких вони належать;

- приймає рішення про передачу відповідно до закону об'єктів державної власності в комунальну власність, дає згоду на передачу об'єктів з комунальної в державну власність;

- приймає за поданням центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері управління об'єктами державної власності, рішення про передачу повноважень з управління

корпоративними правами держави уповноваженим органам управління та господарським структурам;

- розробляє та укладає міжнародні договори України щодо об'єктів державної власності України згідно із законодавством;

- призначає позапланові ревізії та перевірки використання об'єктів управління державної власності та встановлює порядок їх проведення;

- визначає критерії, відповідно до яких утворення наглядової ради є обов'язковим на державних унітарних підприємствах (крім підприємств оборонно-промислового комплексу) та, з урахуванням законів України, в господарських товариствах, у статутному капіталі яких більше 50 відсотків акцій (часток) належать державі;

- встановлює критерії ефективності управління об'єктами державної власності та порядок їх застосування;

- визначає критерії віднесення державних унітарних підприємств та господарських товариств, у статутному капіталі яких більше 50 відсотків акцій (часток) належать державі, до таких, фінансова звітність (у тому числі консолідована) яких підлягає обов'язковій перевірці незалежним аудитором, залежно від балансової вартості активів таких державних унітарних підприємств чи господарських товариств;

- затверджує вимоги до незалежних членів наглядових рад державних унітарних підприємств та господарських товариств, у статутному капіталі яких більше 50 відсотків акцій (часток) належать державі;

- визначає істотні умови договору, який укладається з Адміністратором електронної торгової системи та оператором електронного майданчика - юридичною особою, що має право використовувати електронний майданчик;

Кабінет Міністрів України визначає порядок:

- здійснення контролю за виконанням функцій з управління об'єктами державної власності;

- спрямування коштів, визначених Державним бюджетом України, на фінансування витрат, пов'язаних з викупом часток (акцій) вторинної емісії

господарських організацій з корпоративними правами держави, та заходи щодо реструктуризації, досудової санації та інші заходи, які стосуються функціонування об'єктів державного сектору економіки;

- відрахування до державного бюджету частини чистого прибутку (доходу) державними унітарними підприємствами та їх об'єднаннями;

- конкурсного відбору керівників суб'єктів господарювання державного сектору економіки;

- оплати праці і винагороди керівникам державних підприємств;

- створення та ведення Єдиного реєстру об'єктів державної власності;

- проведення інвентаризації об'єктів державної власності;

- відчуження та списання об'єктів державної власності;

- розпорядження активами державних господарських організацій;

- проведення щорічного державного фінансового аудиту діяльності суб'єктів господарювання державного сектору економіки;

- укладення державними підприємствами, установами, організаціями, а також господарськими товариствами, у статутному капіталі яких частка держави перевищує 50 відсотків, договорів про спільну діяльність, договорів комісії, доручення та управління майном;

- проведення конкурсів із залучення приватних інвесторів для здійснення державно-приватного партнерства;

- передачі повноважень з управління корпоративними правами держави відповідним суб'єктам управління;

- перетворення державних підприємств у державні акціонерні товариства, 100 відсотків акцій яких належать державі;

- проведення конкурсу на право оренди державного майна;

- здійснення витрат суб'єктами господарювання державного сектору економіки у разі незатвердження (непогодження) річних фінансових планів у встановленому порядку;

- утворення, організації діяльності та ліквідації наглядової ради державного унітарного підприємства та її комітетів;

- проведення конкурсного відбору кандидатів на посаду незалежного члена наглядової ради державного унітарного підприємства та їх призначення, а також проведення конкурсного відбору кандидатів на посаду незалежного члена наглядової ради господарського товариства, у статутному капіталі якого більше 50 відсотків акцій (часток) належать державі, що пропонуються суб'єктом управління об'єктами державної власності до обрання на посаду незалежних членів наглядової ради;

- оприлюднення інформації про діяльність державних унітарних підприємств та господарських товариств, у статутному капіталі яких більше 50 відсотків акцій (часток) належать державі, а також господарських товариств, 50 і більше відсотків акцій (часток) яких належать господарським товариствам, частка держави в яких становить 100 відсотків;

- визначення та затвердження кандидатур представників держави, які призначаються до наглядових рад державних унітарних підприємств, і тих, які беруть участь у загальних зборах та обираються до наглядових рад господарських товариств, у статутному капіталі яких більше 50 відсотків акцій (часток) належать державі;

- визначення порядку та правил страхування відповідальності, оплати послуг та компенсації витрат членів наглядових рад державних унітарних підприємств та господарських товариств, у статутному капіталі яких більше 50 відсотків акцій (часток) належать державі;

- встановлення чітких цілей діяльності для державних унітарних підприємств та господарських товариств, у статутному капіталі яких більше 50 відсотків акцій (часток) належать державі;

- формування та ведення реєстру укладених контрактів з керівниками суб'єктів господарської діяльності державного сектору економіки;

- продажу об'єктів великої приватизації державної власності;

- проведення електронних аукціонів для продажу об'єктів малої приватизації;

- відбору операторів електронних майданчиків для організації проведення електронних аукціонів з продажу об'єктів малої приватизації, авторизації електронних майданчиків, розмір та порядок плати за участь у електронному аукціоні, визначення переможця за результатами електронного аукціону;
 - визначення додаткових умов продажу об'єктів малої приватизації;
- Кабінет Міністрів України затверджує методики:
- оцінки об'єктів оренди, розрахунку, розподілу і використання плати за оренду (суборенду) державного майна;
 - оцінки майна;
 - розрахунку концесійних платежів;
 - забезпечує контроль за ефективністю управління об'єктами державної власності;
 - затверджує річні фінансові плани державних підприємств, що є суб'єктами природних монополій, та державних підприємств, плановий розрахунковий обсяг чистого прибутку яких перевищує 50 мільйонів гривень;
 - погоджує рішення уповноважених органів управління щодо створення, реорганізації та ліквідації діяльності підприємств державного сектору економіки, що мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави;
 - за поданням Фонду державного майна України:
 - затверджує перелік об'єктів великої приватизації, що підлягають приватизації;
 - затверджує умови продажу об'єктів великої приватизації державної власності;
 - затверджує перелік об'єктів державної власності, що мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави;
 - забезпечує контроль за використанням орендованих цілісних майнових комплексів державних підприємств, їх структурних підрозділів та нерухомого майна;
 - виконує відповідно до законів інші функції з управління об'єктами державної власності.

Міністерство інфраструктури України здійснює управління трубопроводами як складником єдиної транспортної системи України, в особливий період (ст. 9 Закону України «Про функціонування єдиної транспортної системи в особливий період») [61].

Місцеві органи державної виконавчої влади, представницькі органи та органи місцевого самоврядування у межах своїх повноважень [58]:

- погоджують розміщення споруд та інших об'єктів трубопровідного транспорту на землях, наданих у користування підприємствам трубопровідного транспорту згідно із Земельним кодексом України;

- вживають заходів щодо безпеки експлуатації підприємствами, установами та організаціями об'єктів трубопровідного транспорту;

- беруть участь у складанні та узгодженні планів захисту персоналу і населення, спільних заходів щодо виконання робіт в умовах надзвичайного стану;

- забезпечують оповіщення та інформування населення про заходи захисту і правила поведінки в умовах надзвичайного стану, а також під час експлуатації об'єктів трубопровідного транспорту із залученням до цієї роботи спеціалістів підприємств трубопровідного транспорту;

- приймають від підприємств, установ та організацій трубопровідного транспорту матеріали виконавчої зйомки і віддають їх іншим підприємствам, установам та організаціям в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Роботи, пов'язані з ліквідацією і попередженням аварійних ситуацій на діючих трубопроводах, виконуються негайно, з повідомленням про це відповідних органів державної виконавчої влади, представницьких органів і органів місцевого самоврядування, територіальних штабів цивільної оборони України.

Місцеві органи державної виконавчої влади, представницькі органи і органи місцевого самоврядування, власники земель і землекористувачі, що сприяють відведенню земель під об'єкти трубопровідного транспорту, рішення про будівництво яких було прийняте у встановленому чинним законодавством

України порядку, мають пріоритетне право на забезпечення продуктами транспортування.

Управління трубопроводами має свою специфіку залежно від їх галузевої приналежності. Так, відповідно до Указу Президента України від 25 лютого 1998 року №151 «Про реформування нафтогазового комплексу України» [54] заснована Національна акціонерна компанія «Нафтогаз України», яка поєднує у собі функції управління нафтогазовим комплексом та реалізації господарської компетенції держави у цій сфері.

Правовий статус НАК «Нафтогаз України» визначено постановою Кабінету Міністрів України від 25 травня 1998 року №747 «Про утворення Національної акціонерної компанії «Нафтогаз України» [60]. Засновником НАК «Нафтогаз України» є держава в особі Кабінету Міністрів України. Компанія створена у формі відкритого акціонерного товариства, 100 відсотків акцій якого належать державі.

НАК «Нафтогаз України» створена з метою сприяння структурній перебудові нафтової, газової та нафтопереробної галузі економіки України, підвищення рівня енергетичної безпеки держави, забезпечення ефективного функціонування та розвитку нафтогазового комплексу, більш повного задоволення потреб промислових і побутових споживачів у сировині та паливно-енергетичних ресурсах і отримання прибутку шляхом провадження підприємницької діяльності.

Предметом діяльності НАК «Нафтогаз України» у галузі трубопровідного транспорту є:

- постачання природного та скрапленого газу;
- створення та експлуатація транзитних міждержавних систем транспортування нафти, нафтопродуктів і природного газу;
- здійснення єдиної технічної політики, організація та координація науково-дослідних і проектно-конструкторських робіт, робіт, пов'язаних з виробництвом і впровадженням нової техніки, розробленням і впровадженням передових

технологій у сфері видобування, зберігання, транспортування та розподілу нафти і природного газу;

- розвиток, експлуатація і ремонт нафтопроводів, газотранспортних систем та підземних сховищ газу;

- розроблення та здійснення заходів з охорони навколишнього природного середовища і раціонального використання природних ресурсів під час розвідки, видобування, переробки та транспортування нафти, газу і газового конденсату;

- надання транспортно-експедиційних послуг;

- проектування, будівництво, ремонт та експлуатація об'єктів трубопровідного транспорту нафтогазового комплексу.

Управління газопроводами та нафтопроводами здійснюють дочірня компанія НАК «Нафтогаз України» «Укртрансгаз», ВАТ «Укртранснафта» шляхом виконання функцій оперативно-технологічного управління Єдиною газотранспортною системою України. Водночас, ДК «Укртрансгаз», ВАТ «Укртранснафта» здійснюють господарську діяльність з транспортування нафти, нафтопродуктів, газу магістральними трубопроводами, переданими їм на праві повного господарського відання.

Відповідно до законодавства України щодо функціонування трубопровідного транспорту взаємовідносини суб'єктів, яким передано в управління об'єкти трубопровідного транспорту, лінії електропередач, зв'язку, залізниці, автомобільні дороги та інші комунікації, що проходять в одному технічному коридорі або перетинаються, здійснюються на основі договорів, якими передбачаються права і обов'язки сторін на проведення спільних заходів, спрямованих на підвищення надійності експлуатації споруд та об'єктів трубопровідного транспорту [58].

Підприємства, установи та організації, що експлуатують трубопроводи, підпорядковані різним відомствам, але розташовані в одному технічному коридорі, мають узгодити умови їх експлуатації, а також мати погоджений з Міністерством оборони України та Штабом Цивільної оборони України план взаємодії і взаємодопомоги під час виконання робіт в особливий період [58].

Контроль у сфері трубопровідного транспорту спрямовується на забезпечення додержання вимог законодавства про трубопровідний транспорт органами державної виконавчої влади, представницькими органами й органами місцевого самоврядування, а також підприємствами, установами й організаціями незалежно від форм власності та видів діяльності і громадянами [58].

Також, в Законі України «Про трубопровідний транспорт» зазначено, що державний контроль у сфері трубопровідного транспорту здійснюється відповідними міністерствами та відомствами, органами державного нагляду і контролю та іншими спеціально уповноваженими на те державними органами, а також представницькими органами і органами місцевого самоврядування відповідно до законодавства України [58].

Суб'єктами правового регулювання відносин у галузі трубопровідного транспорту є юридичні та фізичні особи, діяльність яких безпосередньо стосується (ст. 5 Закону України «Про трубопровідний транспорт») [58]:

- оборони держави;
- науково-дослідницьких, пошукових, проектно-конструкторських, експертних та інших інженерних робіт і послуг у цій галузі;
- будівельних, будівельно-монтажних, спеціалізованих монтажних, ремонтних, налагоджувальних, пускових та інших робіт і послуг у цій галузі;
- експлуатації трубопроводів; виробництва і поставок будівельних та конструкційних матеріалів, обладнання, машин, механізмів, контрольно-вимірювальних приладів та іншого обладнання для підприємств, їх об'єднань і організацій, діяльність яких пов'язана з проектуванням, будівництвом, комплектацією та експлуатацією об'єктів трубопровідного транспорту;
- забезпечення захисту персоналу і населення, а також навколишнього природного середовища під час будівництва, експлуатації, капітального ремонту та реконструкції об'єктів трубопровідного транспорту;
- забезпечення безпеки на трубопровідному транспорті;
- зовнішньоекономічних відносин у сфері трубопровідного транспорту;

- державного нагляду і контролю за будівництвом і експлуатацією об'єктів трубопровідного транспорту.

Діяльність з транспортування нафти, нафтопродуктів, газу, інших речовин трубопроводами як сфери природної монополії регулюється Національною комісією з регулювання електроенергетики (далі – НКРЕ) шляхом ліцензування, контролю за цінами тощо. Національна комісія з регулювання електроенергетики – центральний орган виконавчої влади із спеціальним статусом, що здійснює державне регулювання природних монополій в електроенергетиці та нафтогазовому комплексі, підконтрольний підзвітний Президентові України. Необхідність створення такого органу обумовлена доцільністю розмежування управління нафтогазовою галуззю та регулювання її діяльності як суб'єкта природної монополії.

Ми підтримуємо науковий погляд Е. Онацького щодо того, що «одним з найбільш негативних чинників, що заважають реформуванню магістральних трубопроводів загалом, є неефективне державне управління у цій галузі, що не відповідає європейським вимогам» [35]. Відтак, на основі вищезазначеного, можна стверджувати, що на сьогодні існує нагальна потреба в нових підходах до державного управління діяльністю магістральних трубопроводів та розробці відповідного адміністративно-правового регулювання у цій сфері.

Отже, аналіз проблеми державного регулювання функціонування трубопровідного транспорту в Україні показав, що державне управління у цій сфері здійснюють центральні та місцеві органи державної виконавчої влади, представницькі органи та органи місцевого самоврядування в межах їх компетенції відповідно до чинного законодавства України. Окрім цього, регулювання функціонування трубопровідного транспорту здійснюється на основі нормативно-законодавчих актів Верховної Ради України, Кабінету Міністрів України, Міністерства інфраструктури України тощо. Також, з метою сприяння структурній перебудові нафтової, газової та нафтопереробної галузі економіки України, підвищення рівня енергетичної безпеки держави, забезпечення ефективного функціонування та розвитку нафтогазового комплексу, більш

повного задоволення потреб промислових і побутових споживачів у сировині та паливно-енергетичних ресурсах і отримання прибутку шляхом провадження підприємницької діяльності створено НАК «Нафтогаз України». Безпосереднє управління газо- та нафтопроводами здійснюють дочірні компанії - «Укртрансгаз» та ВАТ «Укртранснафта». Однак, ураховуючи ситуацію, яка на сьогодні склалася довкола трубопровідної системи України, існує нагальна потреба в нових підходах до державного управління діяльністю магістральних трубопроводів та розробці відповідного адміністративно-правового регулювання у цій сфері.

2.2. Регламентация в міжнародному праві правовідносин з трубопровідним транспортом

Проведені міжнародно-правові дослідження з проблеми регулювання в міжнародному праві правовідносин з трубопровідним транспортом відображають відсутність єдиного підходу щодо того, яким чином міжнародне право регламентує транскордонне транспортування енергетичних ресурсів. Досвід зарубіжних країн у цій сфері є доволі обмеженим. Міжнародне нормативно-правове забезпечення щодо транскордонних (з перетином кордонів) та/або транзитних інфраструктур трубопроводу далека від послідовної.

На сьогодні існує дві моделі правової регламентації правових відносин у сфері використання міжнародного трубопроводу: перший – на підставі норм національного законодавства, тобто коли правовий режим магістрального трубопроводу регламентується нормами відповідного внутрішньодержавного права, на території та під юрисдикцією якої знаходиться трубопровід; другий – на підставі не лише норм національного законодавства, але й міжнародного права.

Специфіка міжнародно-правового регулювання трубопровідного транспорту полягає у необхідності використання, а деколи – адаптації норм міжнародного транспортного права. Як один із можливих способів переміщення промислової продукції, міжнародні трубопроводи мають низку спільних ознак із іншими видами міжнародного, насамперед, наземного транспорту [78]. Тому досвід його правового регулювання може бути, певною мірою, використаний

щодо міжнародних трубопроводів. Водночас міжнародним трубопроводам притаманні й специфічні властивості, які мають враховуватись у вивченні та розробці їх правового статусу.

Так, міжнародне співробітництво держав завжди розпочинається на стадії спорудження трубопроводів. У процесі проектування і будівництва трубопроводів мають бути передбачені необхідні рішення, що забезпечують узгодженість й економічність в експлуатації окремих ділянок міжнародного трубопроводу, що проходить територією різних держав. Тому, під час укладення міждержавних угод про міжнародні трубопроводи необхідно врахувати положення щодо спорудження та експлуатації трубопроводів.

Як правило, міжнародні трубопроводи споруджуються з метою транспортування енергетичних ресурсів іноземній державі. Наразі міжнародні трубопроводи мають регіональний характер і не мають широко розвиненої структури. Вони проходять територією двох, трьох держав і встановлюють зв'язок між певними центрами видобування та споживання енергоносіїв. Окрім цього, в експлуатації міжнародних трубопроводів використовуються специфічні правові форми взаємовідносин між постачальниками і споживачами продукції, які відображають особливості транспортування нафти і газу трубопроводами [78]. Саме тому, міжнародне співробітництво в цій сфері варто аналізувати з урахуванням міжнародно-правових документів загального характеру, спеціалізованих транспортних угод і конвенцій, а також багатосторонніх угод щодо будівництва чи експлуатації міжнародного трубопроводу.

Розглянемо джерела міжнародного права, які регулюють окремі аспекти функціонування трубопровідного транспорту. Так, варто зазначити, що серед джерел у галузі трубопровідного транспорту важливе місце посідають міжнародно-правові акти. За допомогою цих актів відбувається регулювання доставки нафти, газу, інших речовин та газів магістральними трубопроводами територією іноземної держави. За загальним правилом ратифіковані міжнародно-правові договори мають пріоритет щодо національних нормативно-правових актів.

Таким чином, основою регулювання діяльності трубопровідної транспортної системи можна вважати Генеральну Угоду про тарифи і торгівлю [13], Європейську Енергетичну Хартію [20], Договір та Протокол до неї [17], Договір про заснування енергетичного співтовариства [18] і Протокол про приєднання до нього України [62], Третій Енергетичний пакет [15], План ЄС «20 – 20 – 20» [83]. Окрім цього, зазначимо, що до національного нормативно-правового забезпечення, що регулює транзит енергоносіїв трубопроводами України належить Енергетична стратегія України [56], Закони України про організацію діяльності в сфері транзитного транспорту нафти і газу [21; 45; 51; 52; 53; 58].

Правове регулювання транзиту енергетичних ресурсів розпочалося ще у 1920-х роках, коли були підписані перші міжнародні конвенції зі свободи транзиту. Особливу роль в цьому аспекті відіграла Генеральна Угода про тарифи та торгівлю (далі – ГАТТ). У 1947 році Угода ввела норму про застосування до транзиту нафти та газу магістральними трубопроводами режиму найбільшого сприяння, звільнення перекачуваної продукції від митних зборів [13]. Основою для формування міжнародної системи регулювання транзиту, зокрема ст. 5 ГАТТ, стало укладення конвенції з питань транзиту в Барселоні у 1921 році. Документ встановлював принципи полегшення надання транзитних послуг, які не передбачають обов'язкового використання транзитної ренти, натомість вводять право на помірні економічні збори [13]. Варто зауважити, що у конвенції не було визначено жодних зобов'язань щодо створення та розбудови нових інфраструктурних транспортних мереж.

Більшість транзитних домовленостей були предметом численних переговорів, їх регулювання узгоджувалося для кожного конкретного випадку. Згодом транзит енергетичних ресурсів став одним із ключових питань у рамках національної безпеки. Поява нових незалежних держав після розпаду Союзу Радянських Соціалістичних Республік (далі – СРСР), створення нових кордонів між країнами виробниками, які часто не мають виходу до моря, очікуване зростання попиту на енергію – усе це у сукупності перетворило питання

міжнародного транзиту на один із основних питань енергетичної політики Євразійського континенту. Зазначимо, що для країн-імпортерів, питання про відносини з країнами-експортерами, а також диверсифікація джерел постачання мають важливе значення щодо забезпечення надійності постачань та, як результат, позиціонування себе, як надійних партнерів. Для країн з певним рівнем енергетичної самодостатності, енергетична безпека стосується переважно проблем, пов'язаних із оптимізацією та ефективністю розвіданих запасів і пошуком потенційних ресурсів для покриття внутрішніх та експортних потреб.

Наразі основні правила надання та особливості транзитних послуг, що встановлені на міжнародному рівні закладені ст. 5 Генеральної угоди торгівлі та тарифів (ГАТТ, 1947 р.). Так, у світовій практиці діють такі принципи у сфері транзиту [13]:

- свобода транзиту територією країн-членів Угоди за маршрутами, які є найбільш зручними для міжнародного транзиту;
- забезпечення недискримінаційного підходу незалежно від національної приналежності, форми власності, походження / призначення;
- забезпечення транзитних потоків без затримок та обмежень;
- транзитні потоки не повинні бути об'єктом бюджетних надходжень.

На думку І. Міронюка, необхідно розмежовувати офшорні зони (підводні) та наземні трубопроводи [33]. Так, у першому випадку міжнародне право, зокрема, Конвенція ООН з морського права 1982 р., забезпечує, щонайменше дві правові основи, необхідні для будівництва, експлуатації та захисту магістрального трубопроводу. У другому випадку, практика держав істотно різниться [78]. Наземні трубопроводи не мають особливого статусу відповідно до норм міжнародного права, а їх режим залежить від конкретної домовленості між зацікавленими державами [78].

Важливе значення у структурі міжнародних нормативних документів займають договори, укладені під впливом регіональних економічних організацій. На основі європейської Енергетичної хартії, що призначена розробляти рішення для уникнення конфліктів у енергетичній галузі, виник Договір до Енергетичної

хартії, підписаний 50 державами (всіма західноєвропейськими державами, державами Східної Європи та Балтії, Японією, Австралією, Європейським Союзом як організацією), у тому числі Україною. Договір про Енергетичну хартію набув чинності 16 квітня 1998 року. На відміну від Хартії, яка має декларативний характер, договір має юридичну силу.

Таким чином, Енергетична Хартія та Протокол з транзиту, як додаток до неї, визначають особливості регулювання транзиту. Документ містить міжнародні стандарти та положення щодо міжнародної торгівлі в енергетичному секторі. Договір до Енергетичної Хартії забезпечує багатосторонню основу для енергетичного співробітництва в системі міжнародного права. Розроблений з метою сприяння енергетичної безпеки шляхом функціонування більш відкритих та конкурентних енергетичних ринків з урахуванням принципів сталого розвитку та суверенітету над енергетичними ресурсами. Основна увага положень Договору зосереджена на таких чотирьох сферах [17]:

- захист іноземних інвестицій на основі поширення національного режиму або режиму найбільшого сприяння (залежно від того, який із них є найбільш прийнятним) та захист від основних некомерційних ризиків;
- недискримінаційні умови торгівлі енергетичними матеріалами, продуктами та пов'язаними з енергетикою обладнанням на основі правил Світової організації торгівлі (далі – СОТ), свобода транзиту енергії трубопроводами, електромережею та з використанням інших засобів транспортування;
- вирішення спорів між країнами – учасницями та у випадку інвестиційної діяльності – між інвесторами та приймаючою стороною;
- сприяння підвищенню енергоефективності та намагання мінімізувати впливу виробництва та використання енергії на навколишнє середовище.

Діючі транзитні положення Договору до Енергетичної хартії зобов'язують сторони учасників сприяти транзиту енергії на недискримінаційній основі відповідно до принципу свободи транзиту. Оскільки це питання дуже важливе для колективної енергетичної безпеки країн, що є учасниками договору, було створено Протокол з Транзиту, метою якого є розробка режиму загально визнаних

принципів, що охоплюють транзитні потоки енергетичних ресурсів, що перетинають щонайменше два національних кордони. Такі принципи дозволяють забезпечити надійність та безперервність транзитних потоків.

Так, в Договорі до Енергетичної хартії відсутні механізми забезпечення виконання державами-учасницями взятих на себе зобов'язань, швидкого та ефективного багатостороннього попередження та розв'язання надзвичайних ситуацій в енергетиці, швидких та ефективних санкцій у випадку порушення положень Договору [17]. На нашу думку, відсутність в Договорі до Енергетичної хартії положень, що регулюють порядок подолання кризових ситуацій, першочергово в сфері транзиту енергоносіїв, є його головною правовою прогалиною.

Відповідно до ст. 7 Протоколу з Транзиту кожна сторона – учасник приймає необхідні заходи «для полегшення транзиту енергетичних матеріалів та продуктів для виконання принципу свободи транзиту незалежно від країни їх походження, призначення та без використання будь-яких дискримінаційних тарифів, обмежень, зборів, затримок» [17].

Положення Договору мають важливе значення для України як транзитної країни транспортування газу, нафти, аміаку. У Договорі містяться положення щодо охорони іноземних інвестицій, свободи торгівлі, обов'язковості розгляду спорів у арбітражному суді, а також правила безперешкодного та гарантованого транзиту. Міжнародно-правові положення цього документу є одним з найважливіших елементів міждержавного співробітництва. Так, у Договорі встановлено важливі аспекти взаємовідносин між учасниками у галузі енергетики: умови доступу до природних ресурсів, режим торгівлі, транспортування енергоносіїв, передачу технологій, доступ до ринку капіталів, заохочення та захисту інвестицій, охорони навколишнього середовища, розгляду спорів та арбітражу [17].

Ще одним міжнародно-правовим документом щодо транспортування нафти та газу стала Рамкова Угода про інституціональні засади створення міждержавних систем транспортування нафти та газу. У міжнародній практиці – одна з рідких

Угод у галузі нафти та газу, розрахована на таку велику кількість учасників. На відміну від більшості угод у цій галузі вона не має регіонального характеру. Об'єктом Угоди є відносини учасників зі створення міждержавних систем доставки нафти та газу. Угода є правовим підґрунтям для реалізації різноманітних форм співробітництва у цій галузі. Особливістю угоди є те, що з її підписанням знаходять стійку правову форму та одержують подальший розвиток проекти, які виникли до її підписання [63]. Об'єкт Угоди характеризується складністю змісту та наявністю двох самостійних складників:

- відносини зі створення однієї або кількох міжнародних систем доставки нафти та газу магістральними трубопроводами;
- відносини з експлуатації та технічного обслуговування міжнародних систем доставки нафти та газу магістральними трубопроводами.

В Європейському Союзі діяльність магістральних трубопроводів регулюється в межах правової регламентації енергетичної сфери загалом. Основні положення такої політики викладені в Програмі створення єдиного енергетичного ринку (1988 р), Першій газовій директиві (1988 р.), Другій газовій директиві (2003 р.), Європейській стратегії сталої, конкурентної та безпечної енергетики, прийнятій у 2006 році [35].

Основні засади співробітництва країн Співдружності Незалежних Держав (далі – СНД) щодо створення єдиного економічного простору на основі ринкових відносин, спільної реалізації економічних проектів, у тому числі і у галузі магістральних трубопроводів, встановлено Договором про створення Економічного союзу від 24 вересня 1993 року. Договором закріплено положення про вільне переміщення товарів, послуг, капіталів та робочої сили, гармонізації митного законодавства, механізму тарифного та нетарифного регулювання [18]. Положення Договору уточнено Угодою щодо створення зони вільної торгівлі, яка встановлює принцип свободи транзиту та надання перевізникам національного режиму, порядок транзиту через території держав-учасниць СНД, але наразі вона втратила чинність на території України.

На міжнародно-правовому рівні важливе місце посідають дво-, або багатосторонні угоди. Так, питання транспортування нафти магістральними трубопроводами територією України врегульовані в Угоді між Кабінетом Міністрів України та Урядом Російської Федерації про співробітництво у сфері транспортування нафти на нафтопереробні підприємства України та її транзиту територією України [41], в Угоді між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Казахстан про співробітництво щодо поставок казахстанської нафти в Україну та її транзиту територією України [75] та інших міжнародних угодах (договорах).

Управління транзитними потоками енергетичних ресурсів на регіональному рівні проводимо на основі результатів дослідження євразійського енергетичного ринку, який показав, що країни споживачі енергетичних ресурсів зацікавлені у формуванні інтегрованого енергоринку на всьому європейському просторі, впровадженню єдиної стратегії та єдиного енергетичного законодавства. Враховуючи те, що сучасний рівень розвитку єдиної енергетичної інфраструктури в Європі характеризується високою її залежністю від трубопроводів з-за меж ЄС, об'єктивною необхідністю стало створення правових засад регулювання енергетичного постачання, у тому числі транзитом.

Початок процесу формування та узгодження єдиної енергетичної політики Європейського Союзу був покладений у грудні 2003 року під час підписання Меморандуму про взаєморозуміння щодо питань створення в Південно-Східній Європі регіонального енергетичного ринку і його інтеграції у внутрішній енергетичний ринок Євросоюзу. Меморандум установив погоджені правила формування регіонального енергетичного ринку та його поступової інтеграції у внутрішній енергетичний ринок ЄС. Фінансове забезпечення цього проекту здійснювали міжнародні фінансові інститути – Всесвітній банк, Європейський банк реконструкції та розвитку, Європейський інвестиційний банк, а також такі країни, як Німеччина, Греція, США, Італія, Канада, Чехія і Швейцарія [18].

Таким чином, ключовим елементом механізму формування регіонального енергетичного ринку є нормативно-правове забезпечення та впровадження єдиних

норм в енергетичній сфері всіма країнами-учасниками. Нормативну базу в енергетичній сфері складають: Європейська енергетична Хартія (1991 р.), Договір до Енергетичної Хартії (1994 р.), Договір про Європейське енергетичне співтовариство, Пакети енергетичних ініціатив, Транзитний протокол до енергетичної Хартії, Угода про стратегічне партнерство, а також енергетичне законодавство ЄС.

2.3. Порухення норм міжнародно-правового забезпечення функціонування трубопровідного транспорту та шляхи відновлення забезпечення його функціонування

У зв'язку із зростанням значення магістрального трубопровідного транспорту в сферах економіки, національної безпеки та природоохоронної діяльності особливої актуальності набуває проблема порушення міжнародно-правового забезпечення функціонування трубопровідного транспорту, забезпечення ефективного механізму притягнення до відповідальності у цій сфері та шляхи відновлення його функціонування. Наявність дієвих заходів правової відповідальності є однією з необхідних умов стабільного та надійного функціонування системи магістральних трубопроводів. Доцільність дослідження правової відповідальності у сфері діяльності магістрального трубопровідного транспорту також обумовлена невирішеністю низки загальнотеоретичних питань щодо поняття правової відповідальності на міжнародно-законодавчому рівні.

Так, виникнення відповідальності і обов'язок відшкодувати збиток, спричинений не в результаті порушення міжнародного права, а як супутній результат правомірних дій, передбачений ст. 28 Конвенції про відкрите море 1958 року. Відповідно до положень цієї статті держави зобов'язані вживати необхідних законодавчих заходів, які передбачають, що, якщо особи, яким належить підводний кабель або трубопровід у відкритому морі, які знаходяться під її юрисдикцією, завдають при прокладанні або ремонті цього кабелю або трубопроводу розрив або пошкодження іншого кабелю або трубопроводу, то вони несуть відповідні витрати щодо ремонту [26]. Це положення передбачає обов'язок

виправлення заподіяної шкоди, коли він стався в результаті правомірних дій. Таким чином, підставою, достатньою для виникнення відповідальності, є встановлення причинного зв'язку між ушкодженням кабелю або трубопроводу і здійсненням громадських робіт. Відсутність вини заподіювача збитку до уваги не береться. Відтак, розрив, пошкодження підводного кабелю або трубопроводу тягнуть відповідальність власника відповідно до міжнародного права та національного законодавства. Положеннями цієї Конвенції передбачена також відповідальність щодо запобігання забрудненню від трубопроводів [26].

Варто зауважити, що такими міжнародними документами, як Енергетичною хартією та Договором до неї, передбачено дотримання принципу недискримінаційного доступу до енергоресурсів. Однак, незважаючи на те, що Білорусія та Російська Федерація підписали вищезазначену угоду, проте не ратифікували її, намагаючись досягти оптимальних переваг від її реалізації. У випадку з Російською Федерацією, наприклад, основою у ратифікації Енергетичної Хартії є небажання країни надавати доступ третіх країн до газотранспортної системи, зокрема, для транзиту енергетичних ресурсів Каспійського регіону. Діючі транзитні положення Договору до Енергетичної Хартії зобов'язують сторони учасників сприяти транзиту енергії на недискримінаційній основі відповідно до принципу свободи транзиту. Оскільки це питання дуже важливе для колективної енергетичної безпеки країн, що є учасниками договору, було створено Протокол з Транзиту, метою якого є розробка режиму загально визнаних принципів, що охоплюють транзитні потоки енергетичних ресурсів, що перетинають щонайменше два національних кордони [17]. Такі принципи дозволяють забезпечити надійність та безперервність транзитних потоків.

На міжнародному рівні неодноразово виникали спірні ситуації, основним предметом яких був безпосередньо трубопровідний транспорт або енергетичні ресурси, які проходять трубопровідними системами. Наприклад, досить показовими є газові конфлікти між Російською Федерацією і Україною 2005-2006 рр., 2008-2009 рр., 2013-2014 рр. та 2014-2018 рр., а також російсько-білоруські

енергетичні конфлікти 2006-2007 рр. та 2010 року [29]. Враховуючи ситуацію, яка склалася між Україною і Російською Федерацією наразі, вважаємо за необхідне, розглянути детальніше російсько-українські газові конфлікти.

У 2005 році відносини між Російською Федерацією і Україною загострилися після того, як російська газова монополія ВАТ «Газпром» зажадала від України (НАК «Нафтогаз») платити за газ з 2006 за цінами, близькими до європейських (біля 250 дол. за 1000м³). При цьому, Російська Федерація купувала газ у Туркменістані за ціною 44 дол. за 1000 м³. Газпром намагався збільшити прибуток від продажу газу на суму від 3 до 5 мільярдів доларів США щорічно. За таких умов, шляхом підняття цін на газ в Україні, російський уряд бажав захопити частину російського ринку металургії, на якому українські компанії успішно конкурували з російськими [72]. Попри те, що економічні причини існували і раніше, російський уряд не поспішав здійснювати різких дій, вдаючись до них як засобу політичного тиску, і почав підняття цін тільки після зміни зовнішньо-політичного курсу України у напрямку Заходу.

Газпром, посилаючись на 4 параграф договору про постачання газу, за яким ціни на газ визначаються щорічно, у ніч на 1 січня 2006 року зупинив постачання. З боку Газпрому пролунали звинувачення, що Україна «приступила до несанкціонованого відбору газу», призначеного європейським споживачам [72]. Однак, представниками НАК «Нафтогаз» було спростовано це звинувачення.

4 січня 2006 року обом сторонам вдалося підписати договір, за яким закінчувалася практика бартерної торгівлі (транзит за газ в обмін на постачання газу), за результатами якого транзит газу і постачання газу стали розглядатися окремо. Щодо ціни, то вона стала тимчасово складати 95 дол. за 1000 м³, що стало можливим завдяки змішуванню російського газу за ціною у 230 дол. і туркменського за ціною у 44 дол. за 1000 м³. Зазначимо, що з 2006 року компанія РосУкрЕнерго стала головним посередником на газовому ринку України [72].

У 2008-2009 рр. конфлікт між Росією і Україною знову загострився, в результаті чого Прем'єр-міністром Ю. Тимошенко (2007-2010 рр.) було підписано газові угоди з Росією, які виявились не тільки економічно не вигідними для

України, але й зафіксували газову капітуляцію України та врятували Газпром від позовів європейських споживачів за припинення газопостачання [72].

У 2013-2014 рр. після перемоги Євромайдану, в процесі гібридної війни проти суверенітету і територіальної цілісності України російська влада розпочала третю газову війну проти України. Газовий конфлікт мав геополітичне значення, у якому задіяна Україна, ЄС, США/Канада (попередні заяви на енергопостачання в Європу), Росія (найбільший бенефіціар), Китай (можливий розворот енергетичних потоків з Європейських напрямів і контракторів на азійський ринок) [72].

Цей конфлікт включає (на перших етапах військового вторгнення в Україну-Крим) захоплення і контроль транспортно-енергетичних гілок Криму, нафтогазових потужностей Чорноморнафтогазу, контроль і приєднання українського шельфу з його ресурсами і подальшим зірванням перспективних контрактів; у других – інфільтрації диверсійно-підривного елемента на схід України з контролем Юзівських площ перспективних сланцевих покладів, великого транспортно-промислового вузла (у т.ч. по газу, залізницях).

У червні 2014 року компанія НАК «Нафтогаз» подала перший позов до Стокгольмського арбітражу, у жовтні додатковий позов про транзит газу за контрактом 2009 року[34]. Натомість ВАТ «Газпром» подав зустрічні позови до НАК «Нафтогаз» за цим контрактом. Станом на 29 травня 2017 року сумарні вимоги щодо грошової компенсації НАК «Нафтогаз» і ВАТ «Газпром» за контрактом купівлі-продажу і транзитним контрактом становили 30,3 млрд. доларів, водночас вимоги ВАТ «Газпром» до української компанії – 47,1 млрд. доларів [68]. Усні слухання сторін завершилися в жовтні 2016 року. Суд частково задовольнив вимоги НАК «Нафтогаз» і виніс своє проміжне рішення у травні 2017 року. Після цього ВАТ «Газпром» намагався оскаржити це рішення в Апеляційному суді округи Свеа (Швеція). Наприкінці грудня було ухвалено остаточне рішення суду, яке ВАТ «Газпром» 15 січня 2018 року відмовився оскаржувати [10].

28 лютого 2018 року Стокгольмський арбітраж задовольнив вимоги НАК «Нафтогаз» щодо компенсації за недопоставлені ВАТ «Газпром» обсяги газу для транзиту в сумі 4,63 млрд. доларів. За результатами двох арбітражних проваджень у Стокгольмі ВАТ «Газпром» має сплатити 2,56 млрд. доларів на користь НАК «Нафтогаз». Арбітражний суд відхилив вимоги ВАТ «Газпром» щодо штрафів за начебто незаконно відібрані НАК «Нафтогаз» обсяги транзитного газу. На суму компенсації накладається пеня в розмірі 7% річних в день, за кожен день несплати.

Після цього ВАТ «Газпром» 1 березня 2018 року повернув передоплату за березневі поставки обов'язкових обсягів, визначених арбітражем у 5 млн. м³ та одночасно знизив тиск на вході до Української газотранспортної системи на 20%, що ускладнює транзит газу до Європи [9]. 2 березня 2018 року Міністерство енергетики та вугільної промисловості України розпорядилося перевести генерувальні компанії з газу на мазут, а НАК «Нафтогаз України» звернувся з проханням знизити на 1 градус температури котлів, щоб компенсувати це падіння, оскільки існує технічне обмеження добового підняття газу зі сховищ, а також це трапилося під час сильних морозів. Після поразки у Стокгольмському арбітражі ВАТ «Газпром» після поразки у Стокгольмському арбітражі оголосив про початок процедури розірвання контрактів з НАК «Нафтогаз України». «Укртрансгаз» поставив до відома цієї ситуації Європейську комісію.

13 березня 2018 року Київський апеляційний господарський суд відмовив у задоволенні скарги на штраф у 171 мільярд гривень, накладений Антимонопольним комітетом України на російське ВАТ «Газпром» [11].

Відповідно до рішення українського суду, за яким ВАТ «Газпром» визнане винним у зловживаннях на українському енергетичному ринку, і на нього накладений штраф у розмірі 6 мільярдів доларів, наразі стягнуто 100 млн. грн. Також усі активи корпорації на території України описані й арештовані [32].

Окрім цього, варто зазначити, що з метою диверсифікації шляхів постачання енергетичних ресурсів до європейського ринку в обхід української газотранспортної системи Російська Федерація розпочала будівництво

«Північного потоку-2» Балтійським морем. Наразі Енергетичне агентство Данії опублікувало звіт про вплив будівництва газопроводу «Північний потік-2», розпочавши публічні слухання щодо альтернативного маршруту прокладення газопроводу в обхід Данії. Також, Російська Федерація підписали угоду з Туреччиною щодо спорудження газопроводу «Турецький потік», що передбачає диверсифікацію шляхів постачання енергоносіїв до європейського енергетичного ринку.

Також, прикладом конфлікту і порушенням міжнародного принципу невтручання у внутрішні справи держави можуть слугувати економічні блокади (накладання економічних санкцій) Ісламської Республіки Іран, накладені США у зв'язку з неврегульованістю так званої «іранської ядерної програми» [70].

Важливе значення для дотримання норм функціонування трубопровідного транспорту має національне законодавство. Аналізуючи законодавство України щодо функціонування трубопровідного транспорту, зазначимо, що відповідальність за порушення законодавства на національному рівні регламентується ст. 20 Закону України «Про трубопровідний транспорт» від 15 травня 1996 року № 192/96-ВР. Порушення законодавства України про трубопровідний транспорт тягне за собою встановлену законодавством України дисциплінарну, адміністративну, цивільну і кримінальну відповідальність [58]. Відповідальність за порушення законодавства про трубопровідний транспорт несуть особи, винні у:

- недотриманні вимог Правил охорони магістральних трубопроводів;
- навмисному пошкодженні, руйнуванні та розкраданні обладнання об'єктів трубопровідного транспорту, крадіжках товарної продукції, що транспортується трубопровідним транспортом, а також у завданій навколишньому природному середовищу шкоді;
- допущенні браку в процесі випуску неякісних будівельних та конструкційних матеріалів, комплектуючого обладнання об'єктів трубопровідного транспорту;

- чиненні перешкод щодо виконання робіт (заходів), пов'язаних з попередженням та ліквідацією наслідків стихійного лиха, аварій та катастроф органами державної виконавчої влади, підприємствами, установами та організаціями, а також окремими громадянами;

- недотриманні правил безпеки підприємствами трубопровідного транспорту, в тому числі екологічної безпеки;

- невиконанні розпоряджень та приписів органів, які здійснюють державний контроль і нагляд;

- невиконанні погоджених планів взаємодії під час здійснення робіт в умовах надзвичайного стану [58].

Відповідно до ст. 21 Закону України Про трубопровідний транспорт місцеві органи державної виконавчої влади, представницькі органи та органи місцевого самоврядування, підприємства, установи та організації, а також громадяни зобов'язані відшкодувати завдану підприємствам трубопровідного транспорту шкоду в порядку та розмірах, визначених чинним законодавством України [58].

Також, у Законі України «Про трубопровідний транспорт» [58] зазначено, що підприємства, установи та організації трубопровідного транспорту згідно з чинним законодавством України відшкодовують витрати підприємствам, установам і організаціям, які брали участь у ліквідації наслідків аварій, що виникли в умовах надзвичайного стану на об'єктах трубопровідного транспорту, а також шкоду, завдану власникам землі і землекористувачам. Шкода, заподіяна здоров'ю, а також майну громадян внаслідок аварій на зазначених об'єктах, підлягає відшкодуванню в повному обсязі за рахунок підприємств, установ та організацій трубопровідного транспорту.

Одним із суттєвих напрямів землеохоронної діяльності в системі трубопроводів є визначення витрат на запобігання екологічної шкоди шляхом планування інвестиційних потоків на поліпшення якості земель та інших природних ресурсів. Відповідно до ч. 2 ст. 44 Закону України «Про охорону земель» від 19.06.2003 р. № 962-IV, підприємства, установи та організації трубопровідного транспорту несуть відповідальність за забруднення земель

небезпечними речовинами, що транспортуються трубопроводами, та відшкодовують шкоду, завдану власникам земельних ділянок і землекористувачам, у тому числі орендарям, у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України [46].

Таким чином, із вищезазначеного зрозуміло, що порушення норм міжнародно-правових актів щодо регулювання функціонування трубопровідного транспорту першочергово стосується порушення домовленостей і угод щодо транзиту енергетичних ресурсів. Будь-яка країна може відстояти свої інтереси шляхом подачі позову до Міжнародного арбітражного суду Стокгольма з метою вирішення міжнародної суперечки. Також важливе значення для охорони навколишнього природного середовища має дотримання вимог щодо спорудження та експлуатації міжнародних трубопроводів, що регламентується ст. 28 Конвенції про відкрите море 1958 року. На національному рівні законодавством регулюється діяльність підприємств та органів управління трубопровідним транспортом, що має важливе значення в межах території країни.

Висновки до другого розділу

Державне управління у сфері трубопровідного транспорту здійснюють центральні та місцеві органи державної виконавчої влади, представницькі органи та органи місцевого самоврядування в межах їх компетенції відповідно до чинного законодавства України. Окрім цього, регулювання функціонування трубопровідного транспорту здійснюється на основі нормативно-законодавчих актів Верховної Ради України, Кабінету Міністрів України, Міністерства інфраструктури України тощо. Також, з метою сприяння структурній перебудові нафтової, газової та нафтопереробної галузі економіки України, підвищення рівня енергетичної безпеки держави, забезпечення ефективного функціонування та розвитку нафтогазового комплексу, більш повного задоволення потреб

промислових і побутових споживачів у сировині та паливно-енергетичних ресурсах і отримання прибутку шляхом провадження підприємницької діяльності створено НАК «Нафтогаз України». Безпосереднє управління газо- та нафтопроводами здійснюють дочірні компанії - «Укртрансгаз» та ВАТ «Укртранснафта». Однак, ураховуючи ситуацію, яка на сьогодні склалася довкола трубопровідної системи України, існує нагальна потреба в нових підходах до державного управління діяльністю магістральних трубопроводів та розробці відповідного адміністративно-правового регулювання у цій сфері.

Регламентация в міжнародному праві правовідносин з трубопровідним транспортом здійснюється за допомогою таких джерел права, як: Генеральна Угода про тарифи та торгівлю (ГАТТ, 1947 р.), Енергетична хартія (1991 р.), Договір до Енергетичної хартії (1994 р.), Рамкова угода про інституційні засади створення міждержавних систем транспортування нафти та газу (2001 р.), Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом (2014 р.) тощо. Однак, результати проведеного теоретичного аналізу проблеми дослідження дають підстави стверджувати, що трубопровідний транспорт як об'єкт правового регулювання потребує удосконалення законодавчо-нормативного забезпечення, а також імплементації міжнародно-правових норм в галузі трубопровідного транспорту, зокрема, відповідно до законодавства Європейського Союзу.

Порушення норм міжнародно-правових актів щодо регулювання функціонування трубопровідного транспорту першочергово стосується порушення домовленостей і угод щодо транзиту енергоносіїв. Будь-яка країна може відстояти свої інтереси шляхом подачі позову до Міжнародного арбітражного суду Стокгольма з метою вирішення міжнародної суперечки. Також важливе значення для охорони навколишнього природного середовища має дотримання вимог щодо спорудження та експлуатації міжнародних трубопроводів, що регламентується ст. 28 Конвенції про відкрите море 1958 року. На національному рівні законодавством регулюється діяльність підприємств та органів управління трубопровідним транспортом, що має важливе значення в межах території країни.

РОЗДІЛ 3

УДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРУБОПРОВІДНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ ТА ІНОЗЕМНИХ ДЕРЖАВАХ

3.1. Досвід регулювання функціонування трубопровідного транспорту в зарубіжних країнах

Аналіз тенденцій розвитку світової енергетики показує, що основними чинниками є надійність енергопостачання, енергетична безпека, енергоефективність і екологічна гармонізація. При цьому підвищення енергоефективності є стратегічним напрямом зниження енергоємності економіки. Саме тому, забезпечення стабільного, надійного і гарантованого транспортування природного газу, нафти та продуктів їх переробки є важливою справою, соціально і економічно виправданою, а також політично вигідною сферою життєдіяльності з урахуванням геополітичної ситуації, яка склалася у світі загалом, та Україні зокрема.

Виходячи із вищезазначеного, аналіз та оцінка позитивного світового досвіду щодо регулювання функціонування трубопровідного транспорту є актуальним завданням з високим потенціалом наукової новизни можливих рекомендацій в практиці правового регулювання аналогічними вітчизняними транспортними системами. Сучасні системи трубопровідного транспорту в різних частинах земної кулі, постійно зростаючи за протяжністю лінійних частин, поступово трансформуються з окремих магістралей у міжрегіональні та міждержавні взаємозв'язані транспортні системи з постачання споживачам газу, нафти і нафтопродуктів.

Так, на всіх континентах земної кулі утворюються магістральні трубопровідні мережі загальною довжиною уже понад 13 млн. кілометрів. За результатами проведеного аналітичного дослідження [1] вченими з'ясовано, що в Північній Америці (Канада, Мексика, Пуерто-Ріко, Сполучені Штати Америки) сьогодні функціонує газових і нафтових трубопроводів відповідно – 155 і 14

маршрутів, в Європі – 51 і 14 маршрутів, в Азії – 21 і 19, в Африці – 2 і 4, в Південній Америці – 20 і 18, в Океанії – 5 [1].

Вчений Д. Прейгер зазначає, що процес розподілу трубопровідних маршрутів за континентами земної кулі відбувається за умов перерозподілу процесів регулювання та управління видобуванням, постачанням і споживанням вуглеводнів в глобальних, міжрегіональних, міждержавних і внутрішньодержавних масштабах [37]. Однак, якщо ці процеси відбуваються в рамках трубопровідних транспортних систем, спроектованих і побудованих, а потім еволюційним чином розвинутих на організаційних і юридичних засадах вільного лібералізованого ринку, то питання взаємодії зацікавлених у їх використанні суб'єктів господарювання вирішуються виключно на засадах укладання взаємовигідних і взаємоприйнятних угод з управлінськими органами компаній-операторів, які представляють інтереси власників (співвласників) в рамках чинного законодавства. При цьому, можливості втручання зовнішніх сил негосподарського характеру практично виключаються, а невиконання угод з тих чи інших причин тягне за собою конкретну відповідальність операторів.

Можливі ж порушення в функціонуванні таких трубопровідних транспортних систем відбуваються, як правило, виключно з причин виникнення непередбачуваних обставин (техногенні аварії і катастрофи, природні явища і катаклізми, людський чинник саботажного або терористичного характеру тощо). Будь-які інші причини виникнення «вузлів», «криз», «війн» відсутні.

При цьому, варто зауважити, що уряди країн-постачальників, країн-транзитерів і країн-споживачів ніколи не ведуть переговори про кількісні і якісні показники транспортування, про ціни і умови транзиту нафти чи природного газу. Пріоритетною функцією органів регулювання функціонування трубопровідного транспорту (уряд, міністерство, контрольні і наглядові органи) залишається забезпечення цієї сфери діяльності суб'єктів ринку енергоресурсів і послуг з їх транзиту, розподілу і реалізації необхідними законами, нормативно-правовими актами, а також контролем за дотриманням останніх та при необхідності судочинством і виконанням приписів.

Позитивними прикладами досвіду організації такої ефективної співпраці між різними трубопровідними транспортними системами різних країн можуть служити такі об'єднані трансконтинентальні газопроводи, як «Trans-Saharan» і «Trans-Mediterranean», а також нафтопроводи з Алжиру і Тунісу, прокладені дном Середземного моря, через Сицилію і Апеннінський півострів аж за межі Італії до Європи [85]. Відповідним чином функціонує і трубопровід «Trans Europa Naturgas Pipeline», який забезпечує подачу газу з Північного моря через Нідерланди і Німеччину (North Rhine-Westphalia, Rhineland Palatinate, Baden-Wurttemberg) аж до Італії та Швейцарії [90].

Магістральна трубопровідна транспортна система «Turkey – Greece pipeline» призначена для транспортування природного газу через Мармурове море до споживачів Туреччини і Греції забезпечуватиме природним газом Болгарію, а переговорами зафіксовані перспективи під'єднання до цієї трубопровідної транспортної системи і Італії [95].

Зразком успішної міждержавної співпраці експлуатації трубопровідної транспортної системи можна вважати трубопровідні системи в Канаді, які працюють не тільки на внутрішній ринок нафти і газу, а й транспортують певну кількість енергоносіїв в США. Так, компанія «TransCanada PipeLines» постачає природний газ за маршрутом Alberta – Saskatchewan – Manitoba Ontario – Quebec [93], а компанія TransGas – відповідно Saskatchewan Alberta – Manitoba – United States [94]. На міждержавному маршруті працює і компанія «Alliance Pipeline», постачаючи природний газ за маршрутом British Columbia – Northwestern Alberta – Saskatchewan (Канада) – North Dakota – Minnesota – Iowa – Illinois (США) [82].

Так, в межах окремих штатів Америки, провінцій і муніципальних структур існують свої специфічні закони і регулювання щодо транспорту природного газу чи нафти. Наприклад, трансконтинентальна трубопровідна транспортна система «Transcontinental Pipeline» (Transco) призначена для постачання природного газу за маршрутом Gulf coast of Texas – Louisiana – Mississippi – Alabama – Georgia – South Carolina – North Carolina – Virginia Maryland – Pennsylvania – New Jersey and

New York City. Значна ж частина внутрішніх мереж США одночасно також працює і на потреби споживачів таких сусідніх країн, як Канада і Мексика [81].

Зауважимо, що основою такої співпраці можна вважати наявність відповідних законів та їх суворе дотримання. Водночас цьому сприяють і наявні гармонізовані системи законодавчого регулювання ринку енергетичних ресурсів, їх транспортування, розподілу і реалізації. Так, на забезпечення ефективної роботи внутрішніх і міждержавних трубопровідних магістралей у США спрямовані впливи таких регуляторних органів, як Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (PHMSA) – Адміністрація безпеки трубопроводів і небезпечних матеріалів [88], Federal Energy Regulatory Commission (FERC) – Федеральна Комісія з регулювання енергетики [84], Minerals Management Service (MMS) – Служба управління мінеральними ресурсами, а також багатьма додатковими законодавчими актами і нормативами різного рівня і спрямованості. Однак, головними функціональними обов'язками вищезазначених федеральних органів США є контроль корпоративних органів управління трубопровідної транспортної системи щодо дотримання і виконання ними державних законів, а не управління діяльністю об'єктів контролю.

В Канаді робота магістральних трубопровідних транспортних систем та їх розподільчих мереж регулюється або законами окремих провінцій або, у тому випадку, коли трубопроводи перетинають межі провінцій чи кордон Канада-США – Національною Енергетичною Колегією (Радою) (National Energy Board NEB) [86], яка діє відповідно до закону «Про національні енергетичні колегії» і водночас виступає регулюючим та контролюючим органом, а також спеціального галузевого органу – Колегії Газових Об'єктів.

Подібною є практика регулювання і контролю діяльності міжнародних трубопровідних систем і в інших частинах земної кулі. Так, у Великобританії органом управління діяльністю трубопровідної транспортної системи є Газова Рада, у Саудівській Аравії – Міністерство нафти та мінеральних ресурсів, у Норвегії – Міністерство нафти і газу і т. д. [3, с. 6].

Однак, необхідно наголосити, що всі функції управління техніко-технологічними, фінансово-економічними і організаційно-юридичними аспектами господарської діяльності компаній, які працюють в сфері трубопровідних транспортних систем, залишаються виключно в компетенції компаній-власників, які, за умови роботи в межах законів, регулювань і приписів країн дислокації не можуть бути об'єктами прямого директивного впливу органів державного управління і економічної чи енергетичної політики будь-якої країни.

Якщо проаналізувати з цього погляду перелік співвласників спільного підприємства «Alyeska Pipeline Service Co» [90], то можна стверджувати, що 46,93% акцій цієї компанії належать британській нафтовій компанії BP «Pipelines (Alaska) Inc.», а чотирьом американським належить: «ConocoPhillips Transportation Alaska, Inc.» – 28,29%, «ExxonMobil Pipeline Company» – 20,34%, «Koch Alaska Pipeline Company, L.L.C.» – 3,08%, «Unocal Pipeline Company» (Chevron) – 1,36%. Таким чином, незважаючи на ту обставину, що СП «Alyeska Pipeline Service Co» діє на території США, а співвласниками виступають компанії з Великобританії і США, втрутитись в справи і процеси управління нею (навіть через якогось окремого із співвласників) не може ні один із урядів названих країн.

Варто зазначити, що досвід зарубіжних країн вказує на різноманітність систем управління. Зокрема, у Туркменістані, який займає серед країн СНД друге місце після Російської Федерації з ресурсів природного газу, управління системою магістральних трубопроводів здійснює Міністерство нафтогазової промисловості та мінеральних ресурсів.

Слушною є думка низки науковців [89], що «трубопроводи є не тільки елементами торгівлі», а дуже часто стають «...інструментами геополітики і міжнародної безпеки», коли будь-які рішення про маршрути їх прокладання, проектування, будівництва і управління експлуатацією стають об'єктами державних інтересів, мотивів і директивних дій, як це сьогодні спостерігається в Центральній Азії, на Кавказі та в центрі Європи.

Так, наприклад, проаналізувавши склад теперішніх власників газогону «Ямал-Європа», можна дійти висновку, що власником його російської частини є

компанія ВАТ «Газпром», білоруської – ВАТ «Газпром» з обслуговуванням «Белтрансгазом». Польською ж частиною володіє і експлуатує спільне підприємство EuRoPol Gaz S.A., засновниками якого є польська компанія PGNiG (48%), знову ж таки російський «Газпром» (48%) і польська «Gas-Trading S.A.» (4%) [87]. Таким чином, ВАТ «Газпром», 50,002% акцій якого контролює уряд Російської Федерації, виступає фактичним власником цього маршруту, а через різноманітні СП і багатьох інших напрямків транспортування енергетичних ресурсів [7].

Магістральна трубопровідна транспортна система «Уренгой-Ужгород», якою транспортується газ до країн Центральної і Східної Європи також знаходиться під прямим директивним впливом урядів двох держав. Російську частину цього транзитного маршруту контролює ВАТ «Газпром» (50,002% державних акцій), а українську – головний оператор всієї газотранспортної системи України ВАТ «Укртрансгаз» НАК «Нафтогаз України», 100% якої є власністю держави.

Наведені нами дані свідчать про повну підпорядкованість і залежність вказаних маршрутів трубопровідних транспортних систем монопольним розпорядникам, які, натомість, перебувають не просто під контролем, а під прямим директивним впливом органів державного управління. Така залежність обумовлює ситуацію, згідно з якою «для успішної реалізації транзиту газу через Україну є всі умови – вигідне географічне положення, потужна газотранспортна система та інтереси постачальників і споживачів газу в Європі». Однак, «значна політизація цієї сфери не дозволяє оптимально використовувати економічні переваги транзиту» [23, с. 95-96], що виступає основною причиною того, що «функціонування газотранспортної системи України є неефективним, незважаючи на те, що у світовій практиці ця галузь є дуже прибутковою» [67, с. 22].

Таким чином, аналіз зарубіжного досвіду регулювання функціонування трубопровідного транспорту свідчить про успішне управління цією сферою в таких країнах, як США та Канада. Досвід зарубіжних країн відображає наявну різноманітність систем управління цією сферою. Відтак, нестабільність в управлінні

окремими галузями магістрального трубопровідного транспорту, відсутність єдиного органу державної влади, який би здійснював координацію щодо всіх різновидів магістральних трубопроводів негативно впливає на розвиток всієї галузі загалом.

3.2. Правове регулювання функціонування трубопровідного транспорту в Україні

Мережа трубопровідного транспорту України є важливою ланкою народногосподарського комплексу держави, а також відіграє роль стратегічного чинника її національної безпеки. Так, наприклад, в період з 1960 по 1990 роки Україна стала державою з найбільш розгалуженою мережею магістральних трубопроводів у Європі, загальна частина яких знаходяться у сфері керування корпорації НАК «Нафтогаз України» та перевищує 45 тис. км. Основним складником їх є магістральні газопроводи (понад 38 тис. км), магістральні нафтопроводи (3,7 тис. км), продуктопроводи (3,4 тис. км). Від їх працездатності залежить як постачання енергетичних ресурсів всередині України, так й збереження за нею високого потенціалу транзиту нафти та газу в держави Західної Європи.

Газотранспортна система України безпосередньо зв'язана із аналогічними системами газопроводів Росії, Білорусі, Польщі, Словаччини, Угорщини, Румунії, Молдови і де-факто є інтегрованою у загальноєвропейську газову мережу. Пропускна здатність газотранспортної системи на вході в Україну становить 288 млрд. м³ на рік, на виході – 179 млрд. м³ на рік, в тому числі до країн Європейського Союзу – 142 млрд. м³ на рік [69].

Після розпаду СРСР і отримання Україною незалежності об'єкти магістрального трубопровідного транспорту стали власністю нашої держави. Так, структура законодавства та управління магістральним трубопровідним транспортом істотно змінилася. Як зазначалося у §2.1, у сучасних умовах господарювання правовий статус органів управління трубопровідним транспортом зазнав значних змін. З одного боку, необхідність управління

системою трубопровідного транспорту обумовлена високим значенням цього виду транспорту щодо забезпечення національного суверенітету, економічної стабільності України, виконання першочергових завдань з енергозабезпечення підприємств, громадян, підтримки обороноздатності держави. З іншого боку, державні органи управління трубопровідним транспортом можуть брати участь у організаційно-господарських відносинах шляхом реалізації своєї господарської компетенції. Такі відносини не є предметом регулювання адміністративного права.

Україна однією з перших серед країн СНД прийняла спеціальний закон у сфері магістральних трубопроводів. Суттєвим кроком на шляху формування законодавства про трубопровідний транспорт постало прийняття Закону України «Про нафту і газ» та Закону України «Про природні монополії».

У контексті означеної проблеми дослідження постає необхідність розглянути основні законодавчо-нормативні документи щодо регулювання трубопровідного транспорту в Україні. Так, на сучасному етапі становлення України як європейської країни основними джерелами права в сфері трубопровідного транспорту в законодавстві є: Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 р. №232/94-ВР (в редакції від 13.06.2013 р.); Закон України «Про трубопровідний транспорт» від 15.05.1996 р. (в редакції від 10.09.2014 р.), де визначені засади функціонування трубопроводів, правовий статус підприємств і споживачів продуктів, що транспортуються трубопроводами, основи державного управління цим транспортом, та інші нормативно-правові акти. Серед підзаконних нормативно-правових актів: нормативно-правові акти України, що визначають правила будівництва та експлуатації, капітального ремонту та реконструкції об'єктів трубопровідного транспорту, організацію безпеки та охорони праці під час їх будівництва та експлуатації, пожежної, екологічної безпеки та санітарні норми тощо.

На основі вищезазначеного можна стверджувати, що відносини у галузі трубопровідного транспорту урегульовано нормативно-правовими актами різної галузевої приналежності та юридичної сили. Для визначення особливостей

правового регулювання у цій сфері доцільно розглянути нормативно-правові акти за їх юридичною силою. Серед джерел права, що регулюють відносини у сфері надання послуг з транспортування вуглеводнів (природного газу, сирої нафти і нафтопродуктів, скраплених вуглеводнів) магістральними трубопроводами, можна виділити: Конституцію України, міжнародні договори України, закони України, підзаконні нормативні та локальні нормативні акти.

Найвищим нормативно-правовим актом, який визначає загальну спрямованість розвитку законодавства України, є Конституція України. Щодо правового регулювання відносин у галузі трубопровідного транспорту Конституція України першочергово встановлює загальноправові принципи законності, моральності та гуманізму регулювання суспільних відносин у цій галузі. Важливе значення має ст. 13 Конституції України, відповідно до якої власність не може бути використана у шкоду людині та суспільству, держава забезпечує захист прав усіх суб'єктів права власності та господарювання, соціальну спрямованість економіки [27]. Так, найвищу юридичну силу у системі правових актів, що регулюють транспортування магістральними трубопроводами, мають положення п. 5 ст. 92 Конституції України, яка визначає, що виключно законами України визначаються: засади використання природних ресурсів, виключної (морської) економічної зони, континентального шельфу, освоєння космічного простору, організації та експлуатації енергосистем, транспорту і зв'язку [27]. Тобто норми Конституції України встановлюють засади та принципи регулювання відносин у галузі трубопровідного транспорту.

Серед нормативно-правових актів вищої юридичної сили важливе місце займають закони. Правовим регулятором універсального характеру у сфері транспортних відносин, у тому числі і галузі трубопровідного транспорту, є Закон України «Про транспорт» [57]. Цей Закон визначає правові, економічні, соціальні та організаційні основи діяльності транспорту.

Значення і роль транспорту закріплено ст. 1 вищезазначеного Закону, в якій визначається, що транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва, яка покликана задовольнити потреби населення та суспільного

виробництва в перевезеннях [57]. Відповідно до ст. 21 Закону України «Про транспорт» трубопровідний транспорт входить до єдиної транспортної системи України [57].

Варто зазначити, що хоча більшість положень Закону України «Про транспорт» мають важливе значення щодо правового забезпечення відносин у галузі трубопровідного транспорту, але не всі положення Закону можуть бути реалізовані в означеній галузі, враховуючи її специфіку. Так, статті Закону не регулюють діяльність підприємств трубопровідного транспорту, а також опосередковано впливають на процес державного регулювання та управління в означеній галузі.

Правові, економічні та організаційні засади діяльності трубопровідного транспорту регулюються Законом України «Про трубопровідний транспорт». Першочергово мета законодавства про трубопровідний транспорт полягає у регулюванні відносин на всіх етапах створення та функціонування (проектування, будівництво, експлуатація, капітальний ремонт, реконструкція тощо) трубопровідного транспорту, встановлення гарантій безпеки життя та здоров'я населення, забезпечення охорони навколишнього природного середовища і національного багатства від можливого негативного впливу під час експлуатації об'єктів означеного виду транспорту [58].

Трубопровідний транспорт є найбільш економічним і ефективним засобом транспортування енергоносіїв та хімічних продуктів. Відповідно до ст. 4 дія Закону України «Про трубопровідний транспорт» поширюється на відносини в галузі трубопровідного транспорту, призначеного для транспортування вуглеводнів, хімічних продуктів, води та інших продуктів і речовин з місць їх знаходження, видобутку (промислів), виготовлення або зберігання до місць їх переробки чи споживання, перевантаження та подальшого транспортування [58].

Закон містить 21 статтю. У Законі визначено систему трубопровідного транспорту України: магістральний трубопровідний транспорт, промисловий трубопровідний транспорт. Цим Законом встановлено коло суб'єктів правового регулювання відносин у галузі трубопровідного транспорту, основні принципи

державної політики у галузі трубопроводів, систему органів державного управління трубопроводами, засади господарської діяльності підприємств, установ та організацій трубопровідного транспорту тощо.

У контексті означеної проблеми дослідження вважаємо за необхідне розкрити поняття «об'єкти трубопровідного транспорту». Так, ст. 1 Закону України «Про трубопровідний транспорт» визначає, що об'єктами трубопровідного транспорту є магістральні та промислові трубопроводи, які включають наземні, надземні і підземні лінійні частини трубопроводів, а також об'єкти та споруди, основне і допоміжне обладнання, що гарантують безпечну та надійну експлуатацію трубопровідного транспорту [58].

При цьому магістральними трубопроводами є технологічний комплекс, що функціонує як єдина система і до якого входить окремий трубопровід з усіма об'єктами і спорудами, зв'язаними з ним єдиним технологічним процесом, або кілька трубопроводів, якими здійснюються транзитні, міждержавні, міжрегіональні поставки продуктів транспортування споживачам, або інші трубопроводи, спроектовані та збудовані згідно з державними будівельними вимогами щодо магістральних трубопроводів; а також промислові трубопроводи (приєднані мережі) – та всі інші немагістральні трубопроводи в межах виробництв, а також нафтобазові, внутрішньопромислові нафто-, газо- і продуктопроводи, міські газорозподільні, водопровідні, теплопровідні, каналізаційні мережі, розподільчі трубопроводи водопостачання, меліоративні системи тощо [58].

Варто зазначити, що стосовно системи магістральних трубопроводів, то ст. 7 Закону України «Про трубопровідний транспорт» прямо відносить її (означену систему) до державної власності України [58].

Ст. 13 Закону України «Про трубопровідний транспорт» містить положення щодо діяльності означеного виду транспорту. Відтак, відповідно до положень цієї статті діяльність, пов'язана з проектуванням, будівництвом, ремонтом та експлуатацією об'єктів трубопровідного транспорту, здійснюється на підставі ліцензії і підлягає обов'язковій сертифікації, тому до законодавства про

трубопровідний транспорт слід віднести Закон України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності», Декрет Кабінету Міністрів України «Про стандартизацію і сертифікацію».

Закон України «Про трубопровідний транспорт» є спеціальним нормативно-правовим актом у цій сфері. Але Закон не може впорядкувати всі відносини у галузі трубопроводів. Тому низка законів опосередковано регулює вказані відносини.

Так, складниками законодавства про трубопровідний транспорт є нормативно-правові акти щодо захисту економічної конкуренції. Відповідно до ст. 5 Закону України «Про природні монополії» транспортування нафти і нафтопродуктів, природного і нафтового газу та його розподіл, інших речовин трубопроводами є сферою діяльності природних монополій [49]. Тому особливості правового регулювання трубопровідного транспорту також визначаються: Законом України «Про природні монополії», «Про захист економічної конкуренції», «Про захист від недобросовісної конкуренції».

За визначенням Т. Артемчук, в енергетичній галузі лише діяльність з транспортування енергії відноситься до сфери діяльності суб'єктів природних монополій [2]. Оскільки підприємства енергетичної галузі займають монопольне становище лише з передачі енергоносіїв, то відповідно до Закону України «Про природні монополії» господарська діяльність підприємств з транспортування є такою, що належить до суміжного товарного ринку, який не перебуває в стані природної монополії, але безпосередньо пов'язана з ним [49].

Як зазначає Р. Крамар, стан природної монополії передбачає можливість значних зловживань з боку монополіста, що стає підґрунтям для публічного регулювання означених суспільних відносин. Такими зловживаннями може бути відмова від укладення або виконання договору, нав'язування невігідних умов тощо. Використання імперативного методу правового регулювання, по-перше, пояснює стратегічне значення магістрального трубопровідного транспорту для держави, а по-друге, визначає зміст, роль та особливості промислової і екологічної небезпеки магістральних трубопроводів. Досвід держав-членів

Європейського Союзу вказує на необхідність дотримання принципу відповідності між управлінським впливом (нормативно-правовим актом) та встановленим показником (групою показників) енергоефективності, що дозволить чітко визначити цілі, оцінити результативність та ефективність управлінських дій [30].

Ураховуючи ту обставину, що евакуація добутих нафти та газу переважно визначається ефективністю їх освоєння, законодавство у галузі користування надрами також встановлює низку норм щодо магістрального транспортування нафти та газу. Тобто, Закон України «Про нафту і газ» також є частиною законодавства про трубопровідний транспорт. Норми Закону регулюють відносини між підприємствами магістрального трубопровідного транспорту, перевалювальними комплексами нафти, газу та продуктів їх переробки і відправниками [45]. Магістральні трубопроводи входять до Єдиної газотранспортної системи України.

Ст. 8 вищезазначеного Закону містить положення щодо антимонопольних обмежень в нафтогазовій галузі. Відповідно до положень статті суб'єкти підприємницької діяльності, які здійснюють видобуток нафти і газу, транспортування нафти трубопроводами, транспортування і розподіл природного газу і визнані в установленому законодавством порядку монополістами на ринках нафти і газу, не можуть припиняти свою діяльність або зменшувати її обсяг з метою створення дефіциту нафти чи газу, якщо необхідність такого обмеження не встановлена чинним законодавством. У разі виникнення спорів між сторонами угоди про транзит не допускається припинення або скорочення транзиту нафти, газу та продуктів їх переробки підприємством трубопровідного транспорту до вирішення спору в суді, якщо інше не передбачено відповідною угодою.

Відносини у галузі трубопровідного транспорту регулюють також Закон України «Про заходи, спрямовані на забезпечення сталого функціонування підприємств паливно-енергетичного комплексу», Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» (із змінами, внесеними згідно із Законом N 5502-VI (5502-17) від 20.11.2012, ВВР, 2014, N 8, ст.88), Закон України «Про міжнародне приватне право» (регулювання

відносин з доставки продукції трубопровідним транспортом, ускладненої іноземним елементом) тощо. Вищезазначені Закони регулюють окремі аспекти діяльності трубопровідного транспорту.

Також важливе значення щодо регулювання трубопровідного транспорту мають кодифіковані нормативно-правові акти: Господарський кодекс України, Цивільний кодекс України, Земельний кодекс України, Кодекс України про надра. Так, Господарським кодексом України закріплено засади господарювання (ст. 5, ст. 6), державного регулювання у галузі трубопровідного транспорту (Глави 2, 3), правового статусу підприємств трубопровідного транспорту (Розділ 2), правовий режим майна підприємств трубопровідного транспорту (Розділ 3), зобов'язальних відносин (Розділ 4) [14]. Цивільний кодекс України визначає правовий режим договорів постачання енергетичними та іншими ресурсами через приєднану мережу (ст. 714 «Договір постачання енергетичними та іншими ресурсами через приєднану мережу») [77].

Варто зазначити, що неодноразово велася наукова дискусія щодо договорів постачання нафти, газу та інших речовин трубопроводами як окремих видів правочинів; наголошувалося на відмінності цих договорів від договору енергопостачання, перевезення, поставки тощо. Однак, ні у Господарському кодексі України, ні у Цивільному кодексі України не визначено ці види непоіменованих договорів.

Земельні відносини, пов'язані зі створенням, функціонуванням та ліквідацією систем трубопровідного транспорту, урегульовано Земельним кодексом України. Відповідно до ст. 73 Земельного кодексу України до земель трубопровідного транспорту належать земельні ділянки, надані під наземні і надземні трубопроводи та їх споруди, а також під наземні споруди підземних трубопроводів. Уздовж наземних, надземних і підземних трубопроводів встановлюються охоронні зони [22]. Так, земельні та інші відносини, пов'язані з природокористуванням та охороною навколишнього середовища регулюються законодавством про трубопровідний транспорт у тій частині, у якій це не суперечить земельному, природоохоронному законодавству.

На сьогодні визначено правовий режим земель охоронних зон об'єктів магістральних трубопроводів. Установлений законодавством особливий режим використання земель власниками та користувачами земельних ділянок, а також підприємствами магістральних трубопроводів, діє в межах земель охоронних зон об'єктів магістральних трубопроводів для забезпечення належних умов їх експлуатації, запобігання їх ушкодженню та для зменшення можливого негативного впливу на людей, суміжні землі, природні об'єкти та довкілля загалом [47].

Окрім цього, функціонування трубопровідного транспорту регулює низка підзаконних нормативно-правових актів, які визначають механізм реалізації положень законів. Першочергово, важлива роль належить постановам Кабінету Міністрів України. Так, стосовно функціонування трубопровідного транспорту постанови Кабінету Міністрів України визначають у своїй більшості питання удосконалення державного управління трубопровідним транспортом, фінансової, кредитної, цінової та тарифної політики. Наприклад, постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил охорони магістральних трубопроводів», затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 16 листопада 2002 року №1747 (із змінами, внесеними згідно з Постановами КМ №812 (812-2015-п) від 30.09.2015, №161 (161-2017-п) від 22.03.2017) [39] тощо.

Як зазначалося в Законі України «Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках», вигідне географічне положення України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність незамерзаючих чорноморських портів, розвинутої мережі залізниць, автомобільних доріг, трубопроводів у широтних та меридіональних напрямках створює всі необхідні передумови для збільшення обсягів транзиту вантажів [44]. Таким чином, транзитні нафтогазові шляхи, які знаходяться на території України, набувають міжнародного значення і потребують урегулювання шляхом прийняття міжнародно-правових норм і їх гармонізації з національним законодавством.

Згідно з положеннями ст. 273 «Транспортування» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, щодо транспортування електроенергії та газу передбачено доступ третьої сторони до стаціонарної інфраструктури, з метою гарантування, що тарифи, опубліковані до набрання ними чинності, процедура розподілу пропускної спроможності та всі інші умови є об'єктивними, обґрунтованими і прозорими та не дискримінують за походженням, власністю або призначенням електроенергії або газу [76].

Натомість суттєво відрізняються умови Договору про Євразійський економічний союз. На відміну від європейського недискримінаційного підходу ст. 79 Договору встановлено, що з метою ефективного використання потенціалу паливно-енергетичних комплексів держав-членів, а також забезпечення національних економік основними видами енергетичних ресурсів (електроенергія, газ, нафта і нафтопродукти), держави-члени розвивають довгострокове взаємовигідне співробітництво у сфері енергетики, проводять скоординовану енергетичну політику, виходячи з принципу гармонізації національних норм і правил функціонування технологічної та комерційної інфраструктури загальних ринків енергетичних ресурсів [19]. Цей Договір набрав чинності з 12 серпня 2017 року.

З метою уточнення цього положення на рівні Євразійського економічного союзу як додаток до зазначеного Договору існує низка юридичних документів, серед яких: Протокол про єдині принципи і правила регулювання діяльності суб'єктів природних монополій; Протокол про правила доступу до послуг суб'єктів природних монополій у сфері транспортування газу по газотранспортним системам, включаючи основи ціноутворення і тарифної політики; Протокол про порядок організації, управління, функціонування та розвитку загальних ринків нафти нафтопродуктів, де містяться загальні принципи та вимоги гармонізації законодавства країн-членів у відповідних сферах тощо. Але зазначені нормативно-правові акти не враховують положення щодо

відсутності дискримінації за походженням, власністю або призначенням електроенергії або газу [19].

Правове регулювання на законодавчому рівні охоплює акти загального та спеціального характеру, перші спрямовані на врегулювання тих питань, які застосовуються у зв'язку з наявністю у відносинах з транспортування магістральними трубопроводами загальногалузових категорій, що частково містяться в Цивільному та Земельному кодексах України, в Законі України від «Про захист економічної конкуренції», а другі спрямовані безпосередньо на врегулювання відносин з транспортування вуглеводнів магістральним трубопровідним транспортом. Наприклад, відповідно до Законів України «Про природні монополії», «Про транспорт», «Про нафту і газ», «Про ринок природного газу» та інші.

Суттєве значення для розвитку магістрального трубопровідного транспорту мають:

1) Стратегія сталого розвитку «Україна – 2020», схвалена Указом Президента України від 12.01.2015 р. № 5/2015, яка визначила основні напрями реформування системи державного управління у цій галузі економіки держави [55];

2) Енергетична стратегія України на період до 2035 року «Безпека, енергоефективність, конкурентоспроможність», схвалена Кабінетом Міністрів України (розпорядження від 18.08.2017 р. № 605-р) [56].

Енергетична стратегія України на період до 2035 р. розглядає питання регулювання доступу європейських споживачів до магістральних трубопроводів (продуктопроводів) для транспортування в межах митної території України, що відповідає ст. 274 «Співробітництво у сфері використання інфраструктури» Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом [76; 56].

План заходів з імплементації Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, на 2014-2017 роки [43] передбачає впровадження нормативно-правового регулювання забезпечення

недискримінаційного доступу до послуг суб'єктів природних монополій з транспортування магістральними трубопроводами в Україні, оскільки необхідно вирішити ряд технологічних умов визначених Правилами розробки нафтових і газових родовищ, затверджених наказом Міністерства екології та природних ресурсів України від 15.03.2017 р. № 118 [40].

На сьогодні Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг (далі – НКРЕКП) 25 травня 2017 року прийняла постанову № 690 «Про затвердження Порядку формування тарифів на транспортування нафти та нафтопродуктів магістральними трубопроводами». Цим порядком визначено засади формування та розрахунку тарифів на послуги з транспортування нафти (нафтопродуктів) територією України магістральними нафтопроводами (нафтопродуктопроводами) та процедуру їх установаження та перегляду [38].

З метою забезпечення прозорості діяльності суб'єктів природної монополії, відкритості діяльності суб'єктів природних монополій та захисту інтересів споживачів суб'єкти природних монополій зобов'язані забезпечувати вільний доступ до інформації про свою діяльність в межах встановлених Законами України «Про природні монополії» та «Про доступ до публічної інформації».

Порядок надання інформації суб'єктами природних монополій, що необхідно для контролю інститутами громадянського суспільства, визначено у п. 2.9 Постанови Пленуму Вищого адміністративного суду України від 29.09.2016 р. № 10 «Про практику застосування адміністративними судами законодавства про доступ до публічної інформації» [48]. Кожен з суб'єктів трубопровідного транспортування має цивільно-правову самостійність як юридична особа, а також продовжує діяти як єдиний суб'єкт права. Крім того, за необхідності державного регулювання магістрального трубопровідного транспорту виникають корпоративні підприємства з державною участю у формі акціонерних товариств, державний вплив на які забезпечується, переважно, за допомогою пакетів акцій, які належать державі. Можливість їх створення і існування вимагає встановлення в законодавстві спеціальних правил управління

такими товариствами. Складні питання підприємницької правосуб'єктності виникають у зв'язку з організацією холдингів – виробничо-господарських комплексів у цій сфері, в регулюванні діяльності яких тісно переплітаються приватно та публічно-правові норми.

Таким чином, правове регулювання відносин з транспортування вуглеводнів (природного газу, сирої нафти і/або нафтопродуктів тощо) трубопровідним транспортом здійснюється різними джерелами права і передбачає урахування законодавчих норм різної юрисдикції. Аналіз законодавчо-нормативних джерел дозволив визначити співвідношення в застосуванні джерел права в окремих аспектах функціонування трубопровідного транспорту в Україні. Так, серед основних національних джерел права щодо функціонування трубопровідного транспорту можна визначити такі, як Стратегія сталого розвитку «Україна-2020», Енергетична стратегія України на період до 2035 року «Безпека, енергоефективність, конкурентоспроможність», Закон України «Про транспорт», Закон України «Про трубопровідний транспорт» та інші нормативно-правові та підзаконні акти, що визначають правила будівництва та експлуатації, капітального ремонту та реконструкції об'єктів трубопровідного транспорту, організацію безпеки та охорони праці під час їх будівництва та експлуатації, пожежної, екологічної безпеки та санітарні норми тощо. Основними міжнародно-правовими джерелами права є: Генеральна Угода про тарифи та торгівлю (ГАТТ), Договір про Енергетичну Хартію, Рамкова угода про інституційні засади створення міждержавних систем транспортування нафти та газу, Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом тощо.

3.3. Основні напрями удосконалення правового регулювання функціонування трубопровідного транспорту в Україні

На сьогодні у зв'язку з ускладненням економічних стосунків з компаніями Російської Федерації та забезпеченням системи безпеки на об'єктах магістрального трубопроводу під час транспортування нафти і газу в умовах нинішньої ескалації збройної агресії Росії проти України, актуальності набуває

питання щодо шляхів подальшого розвитку (удосконалення) магістрального транспортування.

Проведений теоретичний аналіз проблеми регулювання функціонування трубопровідного транспорту в зарубіжних країнах дозволив нам сформулювати висновки та розробити пропозиції щодо розвитку основних напрямів удосконалення правового регулювання зазначеної діяльності. Варто зазначити, що розробка основних положень щодо удосконалення правового регулювання функціонування трубопровідного транспорту в Україні можлива лише з урахуванням зарубіжного досвіду.

Наразі законодавство про трубопровідний транспорт перебуває на новітньому етапі свого розвитку, обумовленому необхідністю гармонізації національного законодавства з законодавством Європейського Союзу у сфері енергетики у зв'язку з підписанням асоціації з ЄС. Початком такого періоду слід вважати 2011 рік після ратифікації Протоколу про приєднання України до Договору про заснування Енергетичного Співтовариства [47].

Таким чином, встановлено, що нормативно-правові акти України у сфері транспортування нафти і газу магістральними трубопроводами в контексті адаптації транспортного законодавства України до законодавства Європейського Союзу згідно з положеннями Угоди про асоціацію, певною мірою відрізняються від нормативно-правового регулювання транспортування магістральними трубопроводами вуглеводнів Євразійським економічним союзом, оскільки передбачають недопустимість дискримінації за походженням, власністю або призначенням транспортованого матеріалу, що не характерно для Євразійського економічного союзу.

З метою удосконалення правової моделі регулювання суспільних відносин у сфері транспортування енергетичних ресурсів (нафти і газу) магістральними трубопроводами вважаємо за доцільне провести уніфікацію законодавства, яка може бути здійснена шляхом внесення змін до чинного Закону України «Про трубопровідний транспорт» на основі правової деталізації (оновлення) змісту, ролі і місця магістральних трубопроводів з урахуванням системи безпеки

(промислової, транспортної, антитерористичної) у сфері транспортування нафти і газу магістральними трубопроводами в контексті забезпечення (ефективного, результативного) реалізації глави 11 Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [73]. Відтак, необхідне приведення нормативно-правових актів відповідно до положень Договору до Енергетичної Хартії, ратифікованого Верховною Радою України в 1998 році.

Також, вважаємо за доцільне в Законі України «Про трубопровідний транспорт» закріпити визначення магістрального трубопровідного транспорту, сформульоване Е. Онацьким, як «виду транспорту, призначеного для транспортування газоподібної, рідкої та іншої продукції магістральними трубопроводами, які є технологічними комплексами, що функціонують як єдина система і до яких входить окремий трубопровід з усіма об'єктами і спорудами, зв'язаними з ним єдиним технологічним процесом, або кілька трубопроводів, спроектованих та збудованих згідно з державними будівельними вимогами щодо магістральних трубопроводів, якими здійснюються транзитні, міждержавні, міжрегіональні поставки продуктів транспортування споживачам, підготовлених відповідно до вимог для транспортування від комерційного вузла обліку, пункту приймання продукції до пункту її передачі, технологічного зберігання або перевалки на інший вид транспорту» [32].

На основі комплексного правового аналізу джерел правового регулювання транспортування нафти і газу магістральними трубопроводами з'ясовано, що в регулюванні цих відносин задіяні всі види джерел транспортного права, проте сьогодні основне навантаження перебуває на діючих підзаконних нормативних актах – правилах та положеннях, затверджених постановами Кабінету Міністрів України. У зв'язку з цим, ці постанови Кабінету Міністрів України потребують суттєвого доопрацювання та удосконалення.

Також, варто зазначити, що з багатьох питань трубопровідного транспорту продовжують діяти нормативно-правові акти, видані міністерствами та відомствами СРСР. Першочергово, це стосується питань проектування, техніки та

технології робіт з будівництва та експлуатації трубопроводів. Саме тому існує нагальна потреба у переробці та переоформленні більшості з них. Відтак, необхідне удосконалення законодавства з урахуванням директив ЄС у частині спільних правил будівництва та експлуатації магістральних трубопроводів, організації та розроблення нормативно-технічних документів відповідно до вимог міжнародних стандартів ISO 9000 та TQM. Зазначимо, що 18 жовтня 2012 року, Україна підтримала рішення засідання Ради Міністрів Енергетичного Співтовариства про включення Директиви ЄС щодо запасів нафти до положень законодавства Енергетичного Співтовариства, що передбачає зобов'язання України включити положення Директиви 2009/119 до національного законодавства до 1-го січня 2023 року. Європейський Союз готовий надавати допомогу Україні в розробці плану дій стосовно реалізації цієї Директиви [68].

Окрім цього, у зв'язку з підписанням асоціації з ЄС основними напрямками модернізації законодавства про магістральний трубопровідний транспорт є зміна правового статусу НАК «Нафтогаз України», побудова національного енергетичного сектору відповідно до принципів ЄС, а саме:

- безперервне постачання енергоресурсів за розумними цінами;
- охорона навколишнього середовища, тобто задоволення потреб сьогоденного покоління без завдання шкоди майбутнім поколінням;
- прозорість енергетичного ринку.

Також важливим є вирішення питання усунення зловживань з боку ВАТ «Укртрансгаз» як суб'єкта природної монополії. Підприємства магістрального трубопровідного транспорту завжди тяжіли до монополізму. Це є об'єктивним процесом. Маючи велику кількість відокремлених підрозділів, спираючись на акціонерну організаційно-правову форму діяльності, на систему участі із іншими промисловими підприємствами та фінансовими установами, суб'єкти господарювання трубопровідного транспорту підвищували свої конкурентні можливості, прагнули утворити промислово-фінансові групи чи стати холдинговими компаніями.

Таким чином, на нашу думку, важливе значення має законодавче забезпечення переходу від адміністративних методів управління нафтотранспортною системою до методів корпоративного управління, економічного та антимонопольного регулювання, а також законодавчого забезпечення створення сприятливого інвестиційного клімату, належних умов для міжнародного співробітництва та впровадження проектів диверсифікації джерел постачання сирої нафти.

Відтак, підсумовуючи вищезазначене, ми сформулювали основні напрями удосконалення правового регулювання функціонування трубопровідного транспорту в Україні. Відтак, основними напрямками удосконалення вважаємо такі:

- імплементація та уніфікація норм європейського права в законодавство України щодо регулювання функціонування трубопровідного транспорту в межах євроінтеграційної політики України;

- узгодження основних понять законодавства щодо трубопровідного транспорту (зокрема, закріпити визначення магістрального трубопровідного транспорту у Законі України «Про трубопровідний транспорт»);

- доопрацювання та удосконалення постанови Кабінету Міністрів України щодо регулювання функціонування трубопровідного транспорту;

- розробка нових нормативно-правових актів щодо проектування, техніки та технології робіт з будівництва та експлуатації трубопроводів з урахуванням світових тенденцій у цій сфері;

- зміна правового статусу НАК «Нафтогаз України», побудова національного енергетичного сектору відповідно до принципів ЄС (безперервне постачання енергоресурсів за розумними цінами; охорона навколишнього природного середовища, тобто задоволення потреб сьогоденного покоління без завдання шкоди майбутнім поколінням; прозорість енергетичного ринку);

- перехід до методів корпоративного управління, економічного та антимонопольного регулювання, а також законодавчого забезпечення створення сприятливого інвестиційного клімату, належних умов для міжнародного

співробітництва та впровадження проектів диверсифікації джерел постачання сирої нафти.

Висновки до третього розділу

Аналіз зарубіжного досвіду регулювання функціонування трубопровідного транспорту свідчить про успішне управління цією сферою в таких країнах, як США та Канада. Досвід зарубіжних країн відображає наявну різноманітність систем управління цією сферою. Відтак, нестабільність в управлінні окремими галузями магістрального трубопровідного транспорту, відсутність єдиного органу державної влади, який би здійснював координацію щодо всіх різновидів магістральних трубопроводів негативно впливає на розвиток всієї галузі загалом.

Правове регулювання відносин з транспортування вуглеводнів (природного газу, сирої нафти і/або нафтопродуктів тощо) трубопровідним транспортом здійснюється різними джерелами права і передбачає урахування законодавчих норм різної юрисдикції. Аналіз законодавчо-нормативних джерел дозволив визначити співвідношення в застосуванні джерел права в окремих аспектах функціонування трубопровідного транспорту. Так, серед основних національних джерел права щодо функціонування трубопровідного транспорту можна визначити такі, як Стратегія сталого розвитку «Україна-2020», Енергетична стратегія України на період до 2035 року «Безпека, енергоефективність, конкурентоспроможність», Закон України «Про транспорт», Закон України «Про трубопровідний транспорт» та інші нормативно-правові та підзаконні акти, що визначають правила будівництва та експлуатації, капітального ремонту та реконструкції об'єктів трубопровідного транспорту, організацію безпеки та охорони праці під час їх будівництва та експлуатації, пожежної, екологічної безпеки та санітарні норми тощо.

За результатами проведеного дослідження нами сформульовано основні напрями удосконалення правового регулювання функціонування трубопровідного транспорту в Україні. Відтак, основними напрямами удосконалення вважаємо такі:

- імплементація та уніфікація норм європейського права в законодавство України щодо регулювання функціонування трубопровідного транспорту в межах євроінтеграційної політики України;

- узгодження основних понять законодавства щодо трубопровідного транспорту (зокрема, закріпити визначення магістрального трубопровідного транспорту у Законі України «Про трубопровідний транспорт»);

- доопрацювання та удосконалення постанови Кабінету Міністрів України щодо регулювання функціонування трубопровідного транспорту;

- розробка нових нормативно-правових актів щодо проектування, техніки та технології робіт з будівництва та експлуатації трубопроводів з урахуванням світових тенденцій у цій сфері;

- зміна правового статусу НАК «Нафтогаз України», побудова національного енергетичного сектору відповідно до принципів ЄС (безперервне постачання енергоресурсів за розумними цінами; охорона навколишнього природного середовища, тобто задоволення потреб сьогоденного покоління без завдання шкоди майбутнім поколінням; прозорість енергетичного ринку);

- перехід до методів корпоративного управління, економічного та антимонопольного регулювання, а також законодавчого забезпечення створення сприятливого інвестиційного клімату, належних умов для міжнародного співробітництва та впровадження проектів диверсифікації джерел постачання сировини нафти.

ВИСНОВОК

Дослідження загальних засад правового забезпечення функціонування трубопровідного транспорту дозволяє підсумувати отримані результати проведеного теоретичного аналізу.

1. На основі вивчення генези формування та правового забезпечення функціонування трубопровідного транспорту, можна стверджувати, що вплив на розвиток законодавства у галузі трубопровідного транспорту мали такі міжнародно-правові документи, як: Барселонська конвенція (1921 р.) і Статут про свободу транзиту; Генеральна угода з тарифів і торгівлі (1947 р. і 1994 р.); Женевська конвенція «Про відкрите море» (1958 р.); Резолюція Конференції Організації Об'єднаних Націй з торгівлі і розвитку «Про принципи щодо транзитної торгівлі держав, які не мають виходу до моря»; Конвенція про транзитну торгівлю внутрішньоконтинентальних держав (1965 р.), Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права (1982 р.), Європейська енергетична хартія і Договір до Енергетичної хартії (1991 р. та 1994 р. відповідно) та ін.

Можна виокремити чотири етапи його розвитку:

- 1) перший початковий етап (кінець XVIII ст. до 1917 р.), на якому відносини в галузі магістрального трубопровідного транспорту було врегульовано окремим розділом Статуту гірничого Російської імперії;
- 2) радянський період розвитку законодавства про трубопровідний транспорт (1939 – 1991 рр.) характеризувався наявністю тільки адміністративних актів міністерств та відомств та постійною зміною системи управління магістральними трубопроводами;
- 3) етап розвитку законодавства про магістральний трубопровідний транспорт у незалежній Україні (1991 – 2010 рр.) відображає значний крок у розвитку законодавства зазначеної сфери у зв'язку з прийняттям Закону України «Про трубопровідний транспорт»;

4) новітній період (з 2011 р. до сьогодні) характеризується модернізацією національного законодавства у сфері магістрального трубопровідного транспорту відповідно до стандартів Європейського Союзу.

Основними джерелами права в сфері трубопровідного транспорту є Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. №232/94-ВР (в редакції від 13 червня 2013 р.), Закон України «Про трубопровідний транспорт» від 15 травня 1996 р. (в редакції від 10 вересня 2014 р.) та інші нормативно-правові акти, в яких визначаються загальні засади функціонування трубопроводів, правовий статус підприємств та споживачів продуктів, що транспортуються трубопроводами, а також основи державного управління цим транспортом.

Вперше визначення міжнародного трубопроводу було затверджено в Міжнародному кодексі правил безпеки при транспортуванні горючих газів міжнародними трубопроводами на XI сесії Комітету з газу Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй, яка відбулася в лютому 1965 року.

2. Визначено поняття трубопровідного транспорту. Відповідно до статті 1 Закону України «Про трубопровідний транспорт», – це технологічний комплекс, що функціонує як єдина система і до якого входить окремий трубопровід з усіма об'єктами і спорудами, зв'язаними з ним єдиним технологічним процесом, або кілька трубопроводів, якими здійснюються транзитні, міждержавні, міжрегіональні поставки продуктів транспортування споживачам, або інші трубопроводи, спроектовані та збудовані згідно з державними будівельними вимогами щодо магістральних трубопроводів. Національне законодавство не містить окремого визначення поняття трубопровідного транспорту, а його розмежування з іншими галузями транспорту здійснюється за ознакою використання у якості засобів переміщення трубопроводів.

Головна особливість трубопровідного транспорту полягає у відсутності класичного для інших видів транспорту елемента – рухомого складу, а переміщення продуктів транспортування трубопроводами завжди забезпечується за допомогою спеціальної технологічної системи, статичної стосовно простору, а

також технічною особливістю трубопроводів – збігом відправника з перевізником та постачальником.

На законодавчому рівні не відмежовано магістральні трубопроводи від промислових та розподільчих.

3. Уточнено поняття функціонування трубопровідного транспорту. Так, трубопровідний транспорт в народному господарстві виконує функцію транспортування спеціальних вантажів особливих властивостей (газ, рідина тощо), та забезпечує найбільш ефективне переміщення виходячи із природи вантажу. Трубопровід є найбільш економічно вигідним та надійним засобом транспортування. Сфера його застосування обмежується тільки природою об'єктів транспортування та високою капіталоемністю освоєння нових напрямків постачання продукції. Наразі трубопровідний транспорт переживає час інтернаціоналізації, виходячи із інтеграційних тенденцій в міжнародному співтоваристві та особливої потреби України в диверсифікації джерел енергопостачання.

4. Встановлено перелік органів, що здійснюють регулювання трубопровідного транспорту.

- Вищим органом управління національною системою трубопровідного транспорту відповідно до ст. 113 Конституції України є Кабінет Міністрів України;
- Міністерство інфраструктури України здійснює управління трубопроводами як складником єдиної транспортної системи України, в особливий період;
- Місцеві органи державної виконавчої влади, представницькі органи та органи місцевого самоврядування у межах своїх повноважень також здійснюють регулювання трубопровідного транспорту;
- Національна акціонерна компанія «Нафтогаз України», яка поєднує у собі функції управління нафтогазовим комплексом та реалізації господарської компетенції держави у цій сфері;
- Підприємства, установи та організації, що експлуатують трубопроводи, підпорядковані різним відомствам;

- Діяльність з транспортування нафти, нафтопродуктів, газу, інших речовин трубопроводами як сфери природної монополії регулюється Національною комісією з регулювання електроенергетики;
 - Безпосереднє управління газо- та нафтопроводами здійснюють дочірні компанії - «Укртрансгаз» та ВАТ «Укртранснафта».
5. Визначено особливості регламентації в міжнародному праві правовідносин з трубопровідним транспортом.

Нормативну базу в енергетичній сфері складають: Європейська енергетична Хартія (1991 р.), Договір до Енергетичної Хартії (1994 р.), Договір про Європейське енергетичне співтовариство, Пакети енергетичних ініціатив, Транзитний протокол до енергетичної Хартії, Угода про стратегічне партнерство, а також енергетичне законодавство ЄС.

6. Визначено склад порушення норм міжнародно-правового забезпечення функціонування трубопровідного транспорту та шляхи відновлення забезпечення його функціонування.

Порушення норм міжнародно-правових актів щодо регулювання функціонування трубопровідного транспорту першочергово стосується порушення домовленостей і угод щодо транзиту енергетичних ресурсів.

7. Виявлено особливості правового регулювання діяльності трубопровідного транспорту в зарубіжних країнах.

Аналіз зарубіжного досвіду регулювання функціонування трубопровідного транспорту свідчить про успішне управління цією сферою в таких країнах, як США та Канада. Так, в Канаді робота магістральних трубопровідних транспортних систем та їх розподільчих мереж регулюється або законами окремих провінцій або, у тому випадку, коли трубопроводи перетинають межі провінцій чи кордон Канада-США – Національною Енергетичною Колегією (Радою) (National Energy Board NEB), яка діє відповідно до закону «Про національні енергетичні колегії» і водночас виступає регулюючим та контролюючим органом, а також спеціального галузевого органу – Колегії Газових Об'єктів.

На забезпечення ефективної роботи внутрішніх і міждержавних трубопроводних магістралей у США спрямовані впливи таких регуляторних органів, як Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (PHMSA) – Адміністрація безпеки трубопроводів і небезпечних матеріалів, Federal Energy Regulatory Commission (FERC) – Федеральна Комісія з регулювання енергетики, Minerals Management Service (MMS) – Служба управління мінеральними ресурсами, а також багатьма додатковими законодавчими актами і нормативами різного рівня і спрямованості. Однак, головними функціональними обов'язками вищезазначених федеральних органів США є контроль корпоративних органів управління трубопроводної транспортної системи щодо дотримання і виконання ними державних законів, а не управління діяльністю об'єктів контролю.

Подібною є практика регулювання і контролю діяльності міжнародних трубопроводних систем і в інших частинах земної кулі. Так, у Великобританії органом управління діяльністю трубопроводної транспортної системи є Газова Рада, у Саудівській Аравії – Міністерство нафти та мінеральних ресурсів, у Норвегії – Міністерство нафти і газу і т. д.

Таким чином, досвід зарубіжних країн відображає існуючу різноманітність систем управління цієї сфери. Відтак, нестабільність в управлінні окремими галузями магістрального трубопроводного транспорту, відсутність єдиного органу державної влади, який би здійснював координацію щодо всіх різновидів магістральних трубопроводів негативно впливає на розвиток всієї галузі загалом.

8. Аналіз законодавчо-нормативних джерел дозволив визначити співвідношення в застосуванні джерел права в окремих аспектах функціонування трубопроводного транспорту в Україні.

Серед основних національних джерел права щодо функціонування трубопроводного транспорту можна визначити такі, як Стратегія сталого розвитку «Україна-2020», Енергетична стратегія України на період до 2035 року «Безпека, енергоефективність, конкурентоспроможність», Закон України «Про транспорт», Закон України «Про трубопроводний транспорт» та інші нормативно-правові та підзаконні акти, що визначають правила будівництва та експлуатації,

капітального ремонту та реконструкції об'єктів трубопровідного транспорту, організацію безпеки та охорони праці під час їх будівництва та експлуатації, пожежної, екологічної безпеки та санітарні норми тощо. Основними міжнародно-правовими джерелами права є: Генеральна Угода про тарифи та торгівлю (ГАТТ, 1947 р.), Енергетична хартія (1991 р.), Договір до неї (1994 р.), Рамкова угода про інституційні засади створення міждержавних систем транспортування нафти та газу (2001 р.), Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом (2014 р.) тощо.

9. За результатами проведеного дослідження на сформульовано основні напрями удосконалення правового регулювання функціонування трубопровідного транспорту в Україні. Відтак, основними напрямками удосконалення вважаємо такі:

- імплементація та уніфікація норм європейського права в законодавство України щодо регулювання функціонування трубопровідного транспорту в межах євроінтеграційної політики України;

- узгодження основних понять законодавства щодо трубопровідного транспорту (зокрема, закріпити визначення магістрального трубопровідного транспорту у Законі України «Про трубопровідний транспорт»);

- доопрацювання та удосконалення постанови Кабінету Міністрів України щодо регулювання функціонування трубопровідного транспорту;

- розробка нових нормативно-правових актів щодо проектування, техніки та технології робіт з будівництва та експлуатації трубопроводів з урахуванням світових тенденцій у цій сфері;

- зміна правового статусу НАК «Нафтогаз України», побудова національного енергетичного сектору відповідно до принципів ЄС (безперервне постачання енергоресурсів за розумними цінами; охорона навколишнього природного середовища, тобто задоволення потреб сьогоденного покоління без завдання шкоди майбутнім поколінням; прозорість енергетичного ринку);

- перехід до методів корпоративного управління, економічного та антимонопольного регулювання, а також законодавчого забезпечення створення

сприятливого інвестиційного клімату, належних умов для міжнародного співробітництва та впровадження проєктів диверсифікації джерел постачання сирої нафти.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аналіз та оцінка світового досвіду з управління міжнаціональними магістральними трубопровідними системами / Є. І. Крижанівський, І.Л.Боднарук, Н. В. Люта, В. П. Петренко // Економіка та управління в нафтовій і газовій промисловості. 2010. № 2. С. 40 – 44.
2. Артемчук Т. Суперечності трансформації підприємств природних монополій електроенергетичної галузі. Науковий вісник Одеського національного економічного університету, 6. 2016. С. 5-18.
3. Богоненко В. А. Правовое регулирование доставки газа магистральными трубопроводами : монография / В. А. Богоненко. Мн. : УП «Технопринт», 2004. 216 с.
4. Борденюк О.В. Правове регулювання використання земель трубопровідного транспорту України / Ольга Василівна Борденюк // Цивільне, підприємницьке, господарське та трудове право. Наше право №2, 2014. С. 129-134.
5. Булгакова І. В., Клепікова О. В. Транспортне право України: Академічний курс: Підруч. для студ. юр.спец. вищ.навч. закл. К.: Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2005. 536 с.
6. Вылегжанин А. Международно-правовые начала управления трансграничными трубопроводами. Право в современном мире. Право и управление. XXI век, №3(36). 2015. С. 62-69.
7. Газпром : [Все сайты «Газпрома»]. URL: <http://www.gazpromquestions.ru/index.php?id=40>
8. Газпром заявил о расторжении контрактов с «Нафтогазом». URL: https://petrimazepa.com/gazprom_zaavil_o_rastorzenii_kontraktov_s_naftogazom
9. Газпром снизил тиск на вході в українську ГТС на 20% - Клімкін. URL: <https://www.volynnews.com/news/all/hazprom-znyzyv-tysk-na-vkhodi-v-ukrayinsku-hts-na-20-klimkin/>
10. Газпром не буде оскаржувати рішення Стокгольмського суду щодо спору з Нафтогазом про контракт на постачання газу. LB.ua. URL: https://ukr.lb.ua/economics/2018/01/15/387266_gazprom_bude_oskarzhuvati.html

11. Газпром програв апеляцію і мусить сплатити 171 мільярд гривень Україні.
URL: https://24tv.ua/gazprom_prograv_apelyatsiyu_i_musit_splatiti_171_milyard_g_riven_ukrayini_n938171
12. Газпром проиграл еще один суд в Стокгольмском арбитраже. URL: <https://glavred.info/economics/513824-gazprom-proigrал-eshche-odin-sud-v-stokgolmskom-arbitrazhe.html>
13. Генеральна угода з тарифів і торгівлі (ГАТТ 1994 р.). URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_264
14. Господарський кодекс України Верховна Рада України; Кодекс України, Закон, Кодекс від 16.01.2003 № 436-IV URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/436-15/page>
15. Гудков И. В. Третий энергетический пакет Европейского Союза / И. В. Гудков // Нефть, газ и право. 2010. № 3. С. 58–66.
16. Довженко Є.В. Теоретико-правова характеристика правового регулювання трубопровідного транспорту в Україні // Юридичний вісник 3 (32) 2014. С. 16 – 20.
17. Договір до Енергетичної Хартії та Заключний акт до неї від 06.02.1998. URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_056
18. Договір про створення Економічного союзу. Договір, Міжнародний документ від 24.09.1993. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/997_035
19. Договор о Евразийском экономическом союзе (Астана), 08 мая 2015. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855
20. Заключний документ Гаазької конференції з Європейської Енергетичної Хартії від 17.12.1991. URL: http://zakon.nau.ua/doc/?code=995_061
21. Закон України «Про ринок природного газу» від 09.04. 2015 р., № 329-VIII. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/329-19>
22. Земельний кодекс України Верховна Рада України; Кодекс України, Кодекс, Закон від 25.10.2001 № 2768-III URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2768-14/page3>

- 23.Імпортно-експортна політика України в енергетичній сфері: стратегічні пріоритети / Регіональний філіал Національного інституту стратегічних досліджень у м. Дніпропетровську ; за заг. ред. А.Шевцова. Д., 2005. 126 с.
- 24.Клепікова, О. Транспортне право України як підгалузь господарського права. Адміністративне право і процес, 2(12). 2015. С. 134-141.
- 25.Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву- URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_057
- 26.Конвенція Організації Об'єднаних Націй про відкрите море. від 29.04.1958 р. URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_180
- 27.Конституція України. Закон України від 28 червня 1996 №254к/96-ВР. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80/page>
- 28.Корепанов, К. (2016). Правовое регулирование транспортировки нефти и газа по магистральным трубопроводам (Кандидатская диссертация); Московский государственный юридический университет имени О. Е. Кутафина. URL: <https://search.rsl.ru/ru/record/01008654246>
- 29.Котенко О.М. Міжнародні-правові принципи в регулюванні транзиту енергоносіїв. URL: <http://dspace.nbuiv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/63753/99Kotenko.pdf?sequence=1>
- 30.Крамар Р. (2015). Протидія марнотратному витрачанняю паливно-енергетичних ресурсів в Україні: адміністративно-правові аспекти. Львів: Видавництво Львівської політехніки. URL: [10.6084/m9.figshare.4547071](https://doi.org/10.6084/m9.figshare.4547071)
- 31.Международно-правовые основы недропользования : Учеб. пособие / Буник И.В., Вылегжанин А.Н., Вылегжанина Е.Е. и др. Отв. ред. Вылегжанин А.Н.; Моск. Гос. ин-т междунар.отношений (Ун-т) МИД России. М.: Норма, 2007. 527 с.
- 32.Мін'юст заарештував всі активи «Газпрому» в Україні. URL: <https://economics.unian.ua/energetics/10050170-min-yust-zaareshtuvav-vsi-aktivi-gazpromu-v-ukrajini-petrenko.html>

33. Міронюк М. І. Законодавство України про трубопровідний транспорт та деякі аспекти правового режиму міжнародних трубопроводів. URL: http://legalsystems.net.ua/wpcontent/uploads/2016/09/%E2%80%9C%D0%9F%D0%A0%D0%90%D0%92%D0%9E%D0%92%D0%86%D0%A1%D0%98%D0%A1%D0%A2%D0%95%D0%9C%D0%98%E2%80%9D_2015_2.pdf
34. Нафтогаз подав позов до Стокгольмського арбітражу щодо контракту про транзит газу з «Газпромом». Радіо Свобода. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/26637346.html>
35. Онацький Е. А. Адміністративно-правові засади діяльності магістрального трубопровідного права: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2010. 23 с.
36. Перчик И. Г. Трубопроводное право: научное направление, учебная дисциплина, подотрасль транспортного права // Транспортное право. М.: Юрист, 2005. С. 37-41.
37. Прейгер Д. К. Розвиток міжнародної системи транспортування вуглеводнів в умовах глобального та регіонального перерозподілу контролю за їх видобуванням і постачанням. URL: www.niisp.gov.ua/vydanna/panorama/issue.php?s=epol1&issue=2004_1
38. Про затвердження Порядку формування тарифів на транспортування нафти та нафтопродуктів магістральними трубопроводами. Постанова НКРЕКП від 25.05.2017 № 690 URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/v0690874-17>
39. Про затвердження Правил охорони магістральних трубопроводів. Постанова Кабінету Міністрів України від 16 листопада 2002 року №1747. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1747-2002-%D0%BF>
40. Про затвердження Правил розробки нафтових і газових родовищ (Україна), 15 березня 2017, № 118. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z069217>
41. Про затвердження Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Російської Федерації про співробітництво у сфері транспортування нафти на нафтопереробні підприємства України та її транзиту територією України (Україна), 09 червня 2011, № 612. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/612-2011%D0%BF>

42. Про Звернення Верховної Ради України до парламентів іноземних держав та міжнародних організацій щодо засудження ескалації збройної агресії Російської Федерації проти України (Україна), 07 лютого 2017, № 1837-VIII. Актуально на 01.01.2018. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1837-19>
43. Про імплементацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (Україна), 17 вересня 2014, № 847-р. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/847-2014-%D1%80>
44. Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках. Закон України від 07.02.2002 №3022-III. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3022-14>
45. Про нафту і газ. Закон України від 12.07.2001 №2665-III. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2665-14>
46. Про охорону земель : Закон України від 19.06.2003 р. № 962-IV // Відомості Верховної Ради України. 2003. № 39. Ст. 349.
47. Про правовий режим земель охоронних зон об'єктів магістральних трубопроводів : Закон України від 17 лютого 2011 року № 3041-VI // Голос України від 25.03.2011. № 54.
48. Про практику застосування адміністративними судами законодавства про доступ до публічної інформації (Україна), 29 вересня 2016, № 10. URL: http://www.vasu.gov.ua/plenum/post_plenum/postanova_plenumu_10_29-09-2016
49. Про природні монополії. Закон України від 20.04.2000 №1682-III. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1682-14>
50. Про ратифікацію Протоколу про приєднання України до Договору про заснування Енергетичного Співтовариства від 15 грудня 2010 року № 2787-VI // Відомості Верховної Ради України. 2011. № 24. Ст. 170.
51. Про ратифікацію Рамкової Угоди про інституційні засади створення міждержавних систем транспортування нафти і газу, Закон України від 18 січня 2001 р. №2231-III (2231-14). URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/998_777

52. Про ратифікацію Угоди про проведення узгодженої політики в галузі транзиту нафти і нафтопродуктів магістральними трубопроводами, Закон України від 11 червня 1997 року №329/97-ВР. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/997_081
53. Про ратифікацію Угоди про проведення узгодженої політики в галузі транзиту природного газу, Закон України від 18 грудня 1996 року №615/96-ВР. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/615/96-%D0%B2%D1%80>
54. Про реформування нафтогазового комплексу України, Указ Президента України від 25 лютого 1998 р., №151. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/151/98>
55. Про Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020» (Україна), 12 січня 2015, № 5/2015. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>
56. Про схвалення Енергетичної стратегії України на період до 2035 року «Безпека, енергоефективність, конкурентоспроможність» (Україна), 18 січня 2017, № 605-р. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/605-2017%D1%80/paran2#n2>
57. Про транспорт : Закон України № 232/94-ВР від 10 листопада 1994 року. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>
58. Про трубопровідний транспорт (Україна), 15 травня 1996, № 192/96-ВР. Актуально на 13.04.2018. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/192/96-%D0%B2%D1%80>
59. Про управління об'єктами державної власності, Закон України від 21 вересня 2006 р., №185-V. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/185-16>
60. Про утворення Національної акціонерної компанії «Нафтогаз України», Постанова Кабінету Міністрів України від 25 травня 1998 р., №747. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/747-98-%D0%BF>
61. Про функціонування єдиної транспортної системи в особливий період, Закон України від 20 жовтня 1998 р., №194-XIV. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/194-14>

62. Протокол про приєднання України до Договору про заснування Енергетичного Співтовариства. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_a27
63. Рамкова угода про інституційні засади створення міждержавних систем транспортування нафти та газу. Угода, Міжнародний документ від 22.07.1999. URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/998_777
64. Руденко Л. Д. Історико-правові аспекти становлення законодавства України про магістральний трубопровідний транспорт // Наука і правоохорона, 2014, №4(26). С. 329 – 334.
65. Рябцев, Г. (2017, Червень). Проблеми нафтогазового комплексу України та шляхи їхнього вирішення. Аналітична записка. URL: <http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/nafta4a5a4.pdf>
66. Статут Ліги Націй, актуально на 4 травня 2018 р. URL: <http://www.hist.msu.ru/Departments/ModernEuUS/INTREL/SOURCES/Legnatus.htm>
67. Створення міжнародного газотранспортного консорціуму на базі ГТС України // Національна безпека і оборона. 2004. № 1. С. 3–23.
68. Стокгольмський суд повністю задовольнив вимоги «Нафтогазу» до «Газпрому» за принципом take or pay. LB.ua. URL: https://ukr.lb.ua/economics/2017/05/31/367870_stokgolmskiy_sud_povnistyu.html
69. Стратегічні пріоритети з розвитку національної системи нафтогазотрубопровідного транспорту / І. М. Ісаєва // ScienceRise. 2015. № 1(1). С. 27-33.
70. США ввели санкції проти компаній і банків Ірану. URL: <https://www.pravda.com.ua/news/2018/10/17/7195342/>
71. Сьомий спільний звіт Україна-ЄС стосовно виконання Меморандуму між Україною та Європейським Союзом про порозуміння щодо співробітництва в енергетичній галузі протягом 2012 року. URL: http://mpe.kmu.gov.ua/minugol/control/uk/publish/article?art_id=234672&cat_id=162176

72. Текст соглашения между «Нафтогазом» і «Газпромом». Українська правда.
URL: <https://www.pravda.com.ua/rus/articles/2006/01/5/4395629/>
73. Транспортне право України: Навч. посіб. / Демський Е. Ф., Іжевський В. К. та ін.; за заг. ред. В. К. Іжевського, Е. Ф. Демського. К.: Атіка, 2008. 292 с.
74. Транспортне право України: підруч. для студ. вищ. навч. закл. / М. Л. Шелухін, О. І. Антонюк, В. О. Вишневецька та ін.; за ред. М. Л. Шелухіна. К.: Вид. Дім «Ін Юре», 2008. 896 с.
75. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Казахстан про співробітництво щодо поставок казахстанської нафти в Україну та її транзиту територією України (Україна), 17 жовтня 2007, № 1224. Актуально на 13.04.2018. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/398_064
76. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (Україна), 16 вересня 2014, № 1678-VII. URL: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/984_011/paran2820#n2820
77. Цивільний кодекс України Верховна Рада України; Кодекс України, Закон, Кодекс від 16.01.2003 № 435-IV URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/435-15>
78. Чижмар Ю. І. Правовий режим міжнародних трубопроводів (міжнародно-правові аспекти) // Актуальні проблеми сучасного розвитку міжнародного морського, транспортного та екологічного права (Міжнародна науково-практична конференція, м. Київ, 20-22 травня 2010 року). К.: Київська державна академія водного транспорту імені Петра Конашевича-Сагайдачного, 2010. С. 65-69.
79. Шмідт-Ассманн Е. Загальне адміністративне право як ідея врегулювання: основні завдання систематики адміністративного права; пер. з нім. 2-ге вид., перероб та допов. / Е. Шмідт-Ассманн; відп. ред. О. Сироїд. К.: К.І.С., 2009. 552 с.
80. Шульженко Ф.П., Гайдун О.О., Кундрік Р.С. Транспортне право. Навч. посібник. К.: КНЕУ, 2005. 244 с.

81. Additions to Capacity on the U.S. Natural Gas Pipeline Network: 2005 // Energy Information Administration, Office of Oil and Gas, August 2006. URL: http://www.eia.doe.gov/pub/oil_gas/natural_gas/feature_articles/2006/ngpipeline/ngpipeline.pdf
82. Alliance Pipeline: [Alliance Pipeline Web site]. URL: <http://www.alliancepipeline.com>
83. Europe: EU's strategies to reach the «20-20-20Targets» // Carbon, Renewable Energy and Sustainability. URL: <http://agneyablog.wordpress.com/2011/05/04/europe-eu's-strategies-to-reach-the-20-20-20-targets/>
84. Federal Energy Regulatory Commission: [Web site FERC]. URL: <http://www.ferc.gov/industries/gas/geninfo/fastr/index.asp>
85. International Pipelines across the Mediterranean // Eni. Paris, March, 26th 2002. URL: http://www.iea.org/work/2002/cross_border/DISPENZA.PDF
86. National Energy Board : [Web site NEB]. URL: <http://www.neb.gc.ca/clfnsi/rthnb/whwrndrgvrnnc/whwrndrgvrnnc-eng.html>
87. Origins of EuRoPol GAZ s.a. : [Web site EuRoPol GAZ s. a.] URL: http://www.europolgaz.com.pl/english/firma_geneza.htm
88. Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (PHMSA) : [Web site U.S. Department of Transportation Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration]. URL: <http://www.phmsa.dot.gov/>
89. Pipeline transport // Wikipedia. The Free Encyclopedia. 04.01.2011. URL: http://en.wikipedia.org/wiki/Pipeline_transport
90. Seeking Competition and Supply Security in Natural Gas. The US Experience and European Challenge // CESSA Conference, Berlin University of Technology, Berlin, Germany, 31 May 2007. URL: http://www.cessa.eu.com/sd_papers/wp/wp3/0303_Makholm.pdf
91. Soubeyrol J. La condition juridique des pipe-lines en droit international // Annuaire Francais de Droit International. 1958. C. 157-161.

92. The facts. Irons alaska pipeline system [Электронный ресурс] // Alaska pipeline. 2007. — Режим доступа: <http://www.alyskapipe.com/Pipelinefacts/FINALfacts%202007.pdf>
93. TransCanada: [TransCanada PipeLines Limited Web site]. URL: <http://www.transcanada.com/pipelines.html>
94. TransGas: [TransGas Limited Web site]. URL: <http://www.transgas.com/tourTransGas/Default.asp?T=0>
95. Turkish-Greek pipeline now complete [Электронный ресурс] // Alexander's Gas & Oil Connections. News & Trends Europe. Volume 12, issue #17 – Tuesday, September 25, 2007. URL: <http://www.gasandoil.com/goc/news/nte73925.htm>
96. United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. A Commentary. Ed.-in-Chief M.H. Nordquist. Vol. III. 1995.