

АМПУ незаконно увеличила плату за судозаход в Карантинную гавань. Артем Волков, Адвокат ЮФ «АНК»

Руководитель практики морского права ЮФ «АНК», адвокат Артем Волков объясняет, почему с юридической точки зрения изменение практики взимания канального сбора с судов, следующих в Карантинную гавань Одесского порта является незаконным.

Ассоциация контейнерных линий Украины в августе подписала открытое письмо в адрес Премьер-министра и Министра инфраструктуры. В этом письме линейщики высказали свое возмущение действиями АМПУ, которые привели к удорожанию судозаходов на контейнерный терминал ГПК Украина и другие терминалы Карантинной гавани.

Руководитель практики морского права ЮФ «АНК», адвокат Артем Волков в эксклюзивной колонке сайту «Порты Украины» объясняет, почему с юридической точки зрения изменение практики взимания канального сбора с судов, следующих в Карантинную гавань Одесского порта, на основании Отдельного поручения АМПУ от 10 августа является незаконным.

Банальный сбор

Начиная с 11 августа 2016 года, Администрация Одесского порта начала взимать канальный сбор с судов, следующих на причалы Карантинной, Каботажной и Новой гаваней Одесского порта (причалы 1-24). Поводом для изменения практики взимания канального сбора стало Отдельное поручение и.о. Главы АМПУ от 10 августа 2016 г., изданное в рамках отработки замечаний из

Акта проверки Одесского филиала АМПУ. В первую очередь сложившаяся ситуация обеспокоила морских и особенно линейных агентов, которые выставляют дисбурсментские счета судовладельцам и отвечают перед Администрацией за перечисление портовых сборов с каждого судозахода.

Как известно, в Одесском порту имеются Восточный, Северный, Западный входы и подходной канал. Восточным входом (расположен между восточным краем Старого волнолома и Рейдового мола) пользуются суда, которые следуют в Карантинную, Новую и Каботажную гавани. Северный вход используют маломерные и служебные суда. Западный вход (расположен между западным краем Старого волнолома и южным краем Новой оградительной шпory) используется судами, которые следуют к терминалам в Практической, Каботажной и Новой гаванях.

Основные параметры и характеристики подходного канала изложены в Обязательных постановлениях по Одесскому морскому порту. Как следует из Обязательных постановлений, подходной канал предназначен для проводки судов к Практической, Заводской, Хлебной и Нефтяной гаваням. Суда, направляющиеся на терминалы, расположенные в Карантинной гавани (ГПК Украина, Олимпекс Купе, Металзюкрайн, Приста Ойл, Новолог) каналом не пользуются, а потому никогда ранее не уплачивали канальный сбор.

Порядок исчисления и взимания портовых сборов утвержден Приказом Министерства инфраструктуры Украины №316. Вопросы, касающиеся взимания канального сбора, изложены в разделе III «Канальный сбор». Согласно пункту 3.3 Порядка, начисление канального сбора осуществляется за каждый проход канала судном в один конец и каждый проход канала судном транзитом в один конец за единицу условного объема судна по ставкам, указанным в Приложении №3 к Порядку.

Как мы отметили ранее, суда, следующие на причалы Карантинной гавани, используют Восточный вход в Одесский порт, расположенный между восточным краем Старого волнолома и

Рейдовым молотом. В тоже время, подходной канал Одесского порта проходит через Западный вход и ведет суда к Практической, Хлебной и Нефтяной гаваням. По этой причине с судов, заходящих в Одесский порт через Восточный вход, канальный сбор традиционно не взимался.

Мы опросили участников рынка (линейных агентов) на предмет того, имеет ли место «пользование подходным каналом» судами, следующими в Карантинную гавань. Большинство из опрошенных нами линейных агентов отметили, что такие суда «просто пересекают подходной канал», в то время как Порядок №316 предполагает прохождение каналом в один конец, чего в данном случае не происходит. Указанное мнение подтверждается изученными нами картами акватории Одесского порта, и данными с сайта Marine Traffic, на котором можно отследить движение судов с рейдовой стоянки порта в Карантинную гавань в режиме реального времени. Аналогичное мнение выразили линейные агенты в открытом письме в адрес Премьер-министра Украины и Министра инфраструктуры, принятом по итогам обсуждения данного вопроса на специальном совещании.

С юридической точки зрения издание подобных «отдельных поручений» руководителем АМПУ является незаконным, т.к. выходит за пределы его полномочий. Напомним, что согласно части 2 статьи 22 Закона о морских портах, установление ставок портовых сборов отнесено к компетенции Нацкомиссии по регулированию услуг в сфере транспорта, функции которой временно исполняет Министерство. Что касается порядка взимания портовых сборов, то это исключительная компетенция Министерства, а не АМПУ. Кроме того, согласно части 6 статьи 22 Закона, контроль за целевым использованием средств от портовых сборов осуществляет Нацкомиссия по регулированию услуг в сфере транспорта (функции которой временно исполняет Министерство), а не АМПУ. Исходя из этого, есть все основания для обжалования и отмены Отдельного поручения АМПУ от 10.08.2016 г. в судебном порядке. Будем надеяться, что Министерство инфраструктуры прислушается к участникам рынка и

не станет переводить конфликт в судебную плоскость.

<http://ports.com.ua>