

В ЕС впервые утвержден закон о портах

Приняты Правила, устанавливающие структуру предоставления портовых услуг и общие механизмы финансовой прозрачности деятельности портов. Вячеслав Вороной Заместитель Председателя АМПУ по логистике

Европейский парламент рассмотрел доклад о «Регулировании портовых услуг и финансовой прозрачности в портах», представленный членом Европарламента Кнутом Флекенштейном.

За утверждение этого документа проголосовали 546 депутатов, 140 голосовали против, 22 воздержались. Это голосование положило конец обсуждению, которое началось около 15 лет назад.

Предложение было первоначально выдвинуто в 2013 году, но процесс рассмотрения был приостановлен по причине выборов в верховный законодательный орган в 2014 году. Документ был предметом интенсивных дискуссий и длительных переговоров. Ожидается, что в ближайшее время Евросовет согласует документ и таким образом текст будет принят в качестве законодательства ЕС.

По мнению европейских экспертов, которые участвовали в разработке данного документа, его принятие можно считать историческим событием. Как было отмечено Генеральным секретарем European Community Shipowners Association Патриком Верховеном, данный документ является первым законом ЕС о портах.

Реформа направлена на устранение недобросовестной конкуренции, путем гарантирования равных условий и повышения коммерческой эффективности портов.

В Европейском союзе функционируют около 1200 морских портов, которые играют решающую роль в транспортном секторе. Реформа направлена на устранение недобросовестной конкуренции, путем гарантирования равных условий и повышения коммерческой эффективности портов. Две предыдущие попытки либерализации портовых услуг (в 2001 и 2004 годах) вызвали споры, в частности, в отношении их рыночных аспектов социального труда, и были отклонены Европейским парламентом. Последняя инициатива сочетает в себе законодательные принципы «мягкого» подхода. При этом основное внимание уделено созданию четких рамок для доступа на рынок портовых услуг и общих правил о прозрачности государственного финансирования портов и сборов для пользователей. Данные Правила вступают в силу в день публикации в Официальном журнале ЕС и применяются через 24 месяца. Кроме того, являются обязательными во всех странах членах ЕС.

Что же касается самого документа то он содержит в себе следующие важные аспекты:

1. Понятие соответствия поставщика услуг минимальным требованиям (кстати, для Украины данный пункт является актуальным в свете постоянных дискуссий вокруг критериев, которым должен соответствовать портовый оператор). Данные требования устанавливаются управляющим или компетентным органом и служат для обеспечения эффективного, экологически безопасного, надежного управления портом. Минимальные требования должны быть ограниченными четко определенным набором условий, а именно, быть прозрачными, объективными, недискриминационными, соразмерными и актуальными для порта. Также, минимальные требования не должны устанавливать барьеры для доступа на рынок портовых услуг. В свою очередь поставщики портовых услуг по требованию органа управления порта должны быть в состоянии продемонстрировать свои возможности в части

обслуживания флота, предоставляя персонал и оборудование. Процедура проверки соответствия минимальным требованиям должна быть прозрачной, объективной, недискриминационной, соразмерной и не должна мешать своевременному началу предоставления портовых услуг.

2. Процедура применения минимальных требований по предоставлению портовых услуг и перечень характеристик, к которым они относятся, детально освещены в ст. 4 Главы II. Так, минимальные требования могут относиться только к профессиональной квалификации персонала, финансовым возможностям поставщика портовых услуг, оборудованию для предоставления услуг, доступности услуги всем пользователям, соблюдению требований по безопасности мореплавания, безопасности и охране порта, соблюдения обязательств в части социального и трудового права, хорошей репутации поставщика портовых услуг. В свою очередь орган управления порта или компетентный орган должен рассмотреть соответствие минимальным требованиям в течении разумного периода времени, но не более 4 месяцев, от даты получения запроса и предоставления необходимых документов. Если орган управления порта, или компетентный орган, принимает решение ограничить число поставщиков портовых услуг, то необходимо следовать процедуре отбора, которая должна быть открытой для всех заинтересованных сторон, недискриминационной и прозрачной. Также, необходимо обеспечить, чтобы вся необходимая для заявок информация была легко доступна для всех заинтересованных сторон. Заинтересованные стороны должны обладать достаточным количеством времени, чтобы сделать обоснованный расчет и подготовить свои предложения. В нормальных условиях, минимальный срок составляет 30 дней.
3. Предусмотрено, что наложение любых ограничений на количество поставщиков портовых услуг должно быть оправдано четкими и объективными причинами, которые, в свою очередь, не создают дополнительных барьеров. Органы

управления портом или компетентные органы должны опубликовать свое намерение провести процедуру отбора.

4. Касательно предоставления лоцманских услуг в соответствии с резолюцией ИМО А.960, каждая из областей лоцманской проводки нуждается в специализированном опыте и знании местных лоцманов. Кроме того, сама проводка является обязательной и часто организуется или предоставляется самими государствами-членами. Также в статье 12 Главы III указано, что лоцманские услуги не подвергаются воздействию эффективной конкуренции.
5. По причине того, что Европейский Союз имеет широкое разнообразие морских портов с различными моделями организации портовых услуг, введение единой модели не целесообразно.
6. С целью обеспечения равных условий и прозрачности в распределении и использовании государственных средств, необходимо производить бухгалтерский учет для мероприятий, финансируемых государством, отдельно от счетов за мероприятия, которые проводятся на конкурсной основе. Аналогично должны содержаться счета за дноуглубительные работы отдельно от счетов по другим видам деятельности.

Для услуг, по которым возможен высокий риск злоупотребления уровнем цен, по причине существования монополии, должны быть созданы механизмы для прозрачности установления платы.

7. Для услуг, по которым возможен высокий риск злоупотребления уровнем цен, по причине существования монопольной власти на них (портовые сборы, плата за лоцманские услуги и т.д.) должны быть созданы механизмы для прозрачности установления платы, которая соразмерна стоимости предоставляемой услуги.
8. Расходы на содержание портовой инфраструктуры каждого отдельного порта должны быть установлены прозрачно, в соответствии с коммерческой стратегией, инвестиционным планом и в рамках политики развития портов государства-

члена.

9. Варьирование платы за пользование портовой инфраструктурой может применяться для содействия каботажному судоходству, привлечению судов с улучшенными экологическими показателями. Для определенных категорий пользователей допускается установление нулевых ставок платы за использование портовой инфраструктуры, в частности для госпитальных судов, судов культурных и гуманитарных миссий, буксиров и судов, обслуживающих порт.
10. Что касается обратной связи с органом управления порта, то предусмотрено, что орган управления должен консультировать клиентуру порта и другие заинтересованные стороны в отношении планов развития порта, обеспечить эффективную процедуру рассмотрения жалоб. Государства-члены, в свою очередь, должны сотрудничать при рассмотрении жалоб и споров для обеспечения единообразия в применении Правил.

Эксплуатационные дноуглубительные работы, связанные с обеспечением паспортных глубин, не являются услугой порта. Если это не услуга, то, сборы, которые собираются для поддержания глубин, не должны облагаться налогами.

11. Указано, что эксплуатационные дноуглубительные работы, связанные с обеспечением паспортных глубин, не являются услугой порта, предложенной пользователю. Из этого определения можно сделать вывод, что если это не услуга, то, соответственно, сборы, которые собираются для поддержания глубин не должны облагаться налогами. Например, в Украине сумма налогов с портовых сборов превышает 60%.
12. Предусмотрено, что орган управления портом может быть государственным либо частным. Этот орган может быть наделен правом на местном уровне, выполнять, сочетая с другими видами деятельности, администрирование и управление инфраструктурой порта, одного или нескольких,

т.е. у любого субъекта хозяйствования в порту должен быть соответствующий договор с администрацией порта.

13. В понятие «контракт на оказание портовых услуг» вложен смысл официального и юридически обязывающего соглашения или другого юридического акта, между поставщиком портовых услуг и органом управления порта или компетентным органом, рассматривающий в качестве основного предмета предоставления одной или нескольких портовых услуг.
14. В понятие морской порт включены участок земли и воды, оборудованные соответствующей инфраструктурой и техникой с целью обеспечить, в первую очередь, прием морских судов, их погрузку-выгрузку, хранение товаров, получение и доставку товаров, посадку и высадку пассажиров и т.д.
15. В случае нарушения выполнения условий предоставления портовых услуг или при возникновении непосредственной угрозы такой ситуации, руководящий или компетентный орган может принять экстренную меру. Экстренная мера может иметь форму прямой передачи данных обязанностей другому поставщику в течении периода до двух лет. В течении этого периода должна быть начата новая процедура выбора поставщика портовых услуг.
16. В случае смены поставщика портовых услуг по причине применения концессии или публичного договора, орган управления порта или компетентный орган может потребовать, чтобы права и обязанности предыдущего поставщика портовых услуг были переданы новому поставщику портовых услуг.
17. Оплата сборов за портовые услуги может быть интегрирована в другие платежи, такие как оплата сборов портовой инфраструктуры. В свою очередь Государства-члены должны гарантировать, что плата за портовую инфраструктуру взимается. Никто из поставщиков портовых услуг, использующих инфраструктуру порта, не должен избежать платы за портовую инфраструктуру. Орган управления порта или компетентный орган должен гарантировать, что заинтересованные стороны были

проинформированы, минимум за 2 месяца, о любых изменениях в характере или уровне платы за портовую инфраструктуру. Кроме того, орган управления портом или компетентный орган, не обязан раскрывать дифференциацию в сборах, которая является результатом индивидуальных переговоров.

18. Согласно статьям 15 и 16 Главы IV орган управления портом или компетентный орган должен консультировать клиентов по вопросам координации портовых услуг в пределах территории порта, мер по улучшению связей с внутренними районами, оперативности административных процедур и мер по их упрощению, вопросам окружающей среды, пространственного планирования, безопасности в районе порта. Кроме того, должна быть обеспечена процедура эффективного рассмотрения жалоб, которые касаются применения Правил. После принятия такого порядка Государства-члены должны информировать об этом Еврокомиссию, а в последствии, о любых изменениях этой информации.
19. Статья 19 Главы IV предусматривает установление порядка по наложению штрафов, которые применяются в случае нарушения Правил. Указано, что предусмотренные санкции должны быть эффективными, пропорциональными и сдерживающими.

В резюме необходимо отметить, что на сегодняшний день существует острая необходимость применения отдельных норм по аналогии с вышеуказанными правилами в украинском законодательстве. Основным документом, который может урегулировать все вопросы после внесения в него изменений, являются «Правила оказания услуг в морских портах Украины», утвержденные приказом Министерства инфраструктуры Украины № 348 от 05.06.2013. Особенно это касается введения норм о минимальных требованиях к портовым операторам.

Источник: <http://cfts.org.ua>

