

Портовые сборы в фокусе судебных дел

Решение проблем, связанных с взиманием портовых сборов, позволит улучшить инвестиционный климат в стране в целом и в портовой отрасли в частности

Портовые сборы в различных странах и даже разных портах одной и той же страны имеют значительные отличия. Во многом это объясняется историческими причинами, но в большей степени природа и размеры портовых сборов зависят от конкретных современных потребностей стран, регионов, городов и, собственно, портов.

Экскурс в историю

История портовых сборов очень богата. В Новое время, в 1709 году, в Ливерпуле был введен доковый сбор, предназначенный на строительство и поддержание портового дока. Портовые сборы могли взиматься как в денежной, так и в натуральной форме. Так, в Одесском порту был введен сбор в форме камня, который предназначался на строительство города.

В государствах того периода, переходного от отношений феодального типа, портовые сборы имели такие функции: возмещение затрат на создание и содержание портовых сооружений, плата за оказание портовых услуг, пошлины и налоги. Развитие буржуазных отношений привело к исчезновению некоторых функций портовых сборов. Например, в качестве налогов и пошлин портовые сборы уже утратили свое значение.

Законодательные акты XIX-XX веков довольно единодушны в том, что портовые сборы должны направляться на строительство и

содержание портов и других сооружений, относящихся к транспортной инфраструктуре. Например, на содержание маяков направляется маячный сбор.

Система портовых сборов Украины

В Украине сложилась система портовых сборов, закрепленная в документе под названием Порядок взыскания и размеры ставок портовых сборов, утвержденном Министерством инфраструктуры Украины приказом «О портовых сборах» №316 от 27.05.2013. Эта система базируется на ст. 22 Закона Украины «О морских портах Украины» от 17.05.2012. Ее образуют корабельный, причальный, якорный, канальный, маячный, административный и санитарный сборы.

Некоторые виды портовых сборов дублируют функции иных платежей, взимаемых в морских портах Украины

Портовые сборы могут классифицироваться по различным признакам:

- за услуги обязательного характера, без которых суда не могут обойтись при заходе в порт;
- сборы, которые не предусматривают оказание судну каких-либо услуг.

Последняя категория сборов лишь по видимости представляет собой нечто вроде обязательных платежей фискального характера. В действительности они представляют собой плату за пользование транспортной, в том числе портовой, инфраструктурой. Например, гидротехническими сооружениями, акваторией, где обеспечена защита от морского волнения во время стоянки у причала и соответствующие глубины, подходными каналами и фарватерами.

Разумеется, портовые сборы направляются на цели, предусмотренные Порядком учета и использования денежных средств от портовых сборов, утвержденным тем же приказом Министерства инфраструктуры Украины. А именно:

1. Средства от корабельного сбора используются:

- на содержание и очищение акватории порта и операционной акватории причала (причалов) от наносов и веществ, которые загрязняют ее поверхность и дно;
- на содержание, ремонт, модернизацию, реконструкцию и строительство оградительных и берегоукрепительных сооружений порта;
- во исполнение промерных работ на акватории порта и операционной акватории причала (причалов);
- на судоподъемные и подводно-технические работы в акватории порта и операционной акватории причала (причалов), включая водолазное обследование дна и поднятие утраченных (сброшенных) крупногабаритных предметов, такелажа и оснастки судов;
- на дноуглубительные работы, связанные с поддержкой, улучшением, развитием (расширением) акватории порта и операционной акватории причала (причалов);
- на меры, связанные с обеспечением безопасности судоходства на судоходных путях;
- на обеспечение функционирования и развития национальной системы поиска и спасания в морском поисково-спасательном районе Украины.

2. Средства от причального сбора используются:

- на содержание и обслуживание причальных сооружений и близлежащих к ним территорий;
- на ремонт, модернизацию, реконструкцию и строительство причальных сооружений и близлежащих к ним территорий.

3. Средства от якорного сбора используются:

- на содержание и обслуживание якорных мест стоянки судов на внутреннем рейде порта;
- на ремонт, модернизацию, реконструкцию и создание якорных мест стоянки судов на внутреннем рейде порта.

4. Средства от канального сбора используются:

- на содержание, обслуживание, ремонт и обеспечение безопасности судоходства на судоходных путях общегосударственного значения и каналах, очищение их от наносов и поддержание их габаритов в пределах паспортных значений;
- на дноуглубительные работы, связанные с поддержанием и/или улучшением проектных габаритов на каналах;
- на содержание, обслуживание и ремонт маяков, береговых и плавучих средств навигационного оборудования (далее – СНО) на каналах;
- на строительство (приобретение, изготовление), модернизацию, реконструкцию, ремонт каналов и других активов, которые используются на указанные цели;
- на содержание других активов, которые используются для строительства (приобретение, изготовление), модернизации, реконструкции, ремонта и обслуживания каналов.

5. Средства от маячного сбора используются:

- на приобретение, модернизацию, реконструкцию и строительство маяков, береговых и плавучих СНО, в том числе на внутренних водных путях, технического (обстановочного, буксирного, специального) флота, и специализированных гидрографических (лоцмейстерских) судов, а также программно-технических средств системы мониторинга надводной обстановки и системы мониторинга СНО;
- на содержание, обслуживание и ремонт маяков, береговых и плавучих СНО, в том числе на внутренних водных путях (кроме СНО на каналах), технического (обстановочного, буксирного, специального) флота и специализированных гидрографических (лоцмейстерских) судов, а также программно-технических средств системы мониторинга надводной обстановки и системы мониторинга СНО с использованием средств цифровой навигации (е-навигации);
- на проведение гидрографических работ с целью

актуализации действующих и издание новых морских навигационных карт и пособий для мореплавания в зоне ответственности Украины;

- на предоставление мореплавателям информации об изменениях в навигационной гидрографической обстановке;
- на подготовку, разработку и актуализацию картографической продукции (карт, атласов, пособий и т. п.);
- на получение информации о судозаходах.

6. Средства от санитарного сбора используются:

- на содержание и обслуживание плавсредств и контейнерного парка, которые используются для принятия с судов всех видов загрязнений (кроме балластных вод);
- на ремонт, модернизацию и строительство основных средств, плавсредств и контейнерного парка, которые используются для принятия с судов всех видов загрязнений (кроме балластных вод);
- на содержание, обслуживание и ремонт очистительных сооружений порта или на непосредственную сдачу загрязнений предприятиям, которые осуществляют их очистку;
- на содержание, обслуживание и ремонт машин и механизмов, которые обеспечивают перевалку твердых нефтепродуктов, мусора, пищевых отходов и других загрязнений и их транспортировку к местам утилизации;
- на содержание, обслуживание и ремонт специального портового оборудования для утилизации мусора и других загрязнений (печи для сжигания мусора и т. п.).

7. Средства от портовых сборов используются:

- на возмещение косвенных общепроизводственных, административных, других операционных и финансовых расходов согласно действующему законодательству;
- на компенсацию стоимости подводных гидротехнических сооружений (каналы, операционные акватории причалов и

т. п.), которые были построены за счет частных инвестиций до вступления в силу Закона «О морских портах Украины» и внесены в реестр гидротехнических сооружений в установленном законодательством порядке, которые передаются в государственную собственность в порядке и на условиях, определенных Кабинетом Министров Украины согласно действующему законодательству, кроме маячного сбора;

- на компенсацию инвестиций, внесенных субъектами хозяйствования в стратегические объекты портовой инфраструктуры, которые являются объектами государственной собственности, в порядке и на условиях, определенных Кабинетом Министров Украины согласно действующему законодательству, кроме маячного сбора;
- на содержание персонала, который принимает участие в проведении соответствующих работ, в том числе на обеспечение социальных гарантий этого персонала.

Практический аспект

Изложенное свидетельствует о том, что портовые сборы не утратили своего целевого характера и значения для финансирования портового хозяйства, в том числе его социальной сферы, а также связанных с портами территорий и транспортной инфраструктуры.

Объективно оценивая текущую ситуацию, связанную с нормативно-правовым регулированием и администрированием портовых сборов, следует отметить, что в этой сфере есть немало проблемных вопросов. Например, дублирование некоторыми видами портовых сборов функций иных платежей, взимаемых в морских портах Украины, проблема целевого использования портовых сборов и вопрос размеров портовых сборов.

Решение всех вышеуказанных вопросов в совокупности является достаточно актуальным для Украины, поскольку от этого зависит

создание привлекательного инвестиционного климата в стране в целом и в портовой сфере в частности. Что, в свою очередь, обеспечит стабильное поступление в Украину валютной выручки от экспорта продукции украинского происхождения морским транспортом, на долю которого приходится абсолютное большинство перевезенных грузов.

Помимо упомянутых вопросов правовой регламентации портовых сборов на практике возникают также вопросы применения соответствующих правовых норм, возникающие при разрешении споров. Поводами для возникновения таких споров иногда являются неожиданные обстоятельства.

Одним из таких обстоятельств, в связи с которым хозяйственными судами было рассмотрено два дела, явилось определение статуса судна как судна, осуществляющего международную или каботажную перевозку. Спор носил практический характер, поскольку от статуса судна зависел размер ставки применимого причального сбора. К сведению, различие в размере ставки между причальным сбором для судов международного плавания и судов каботажного плавания носит десятикратный характер. Поэтому в рассматриваемых случаях разница составляла существенную сумму, исчисляемую в сотнях тысяч гривен.

Фабула обоих упомянутых дел одинакова и изложена ниже.

В первом квартале 2016 года в морской порт Черноморск зашел паром, который был ошвартован у причала судоремонтного завода с постановкой на отстой. Основанием для постановки на отстой судна явилась смена судовладельца. За все время отстоя судна, длившегося немногим менее года, владельцем причала был начислен причальный сбор, который не был уплачен в добровольном порядке новыми судовладельцами. Всего за период отстоя было два новых судовладельца, что послужило основанием для обращения с двумя исками.

При рассмотрении спора в судебном порядке судовладельцы утверждали о необоснованно завышенном размере причального

сбора, который, по их мнению, ошибочно рассчитан, исходя из того, что паром является судном международного плавания.

Обосновывая свою позицию, судовладельцы утверждали, что факт смены судовладельца судна во время его отстоя у причала является основанием для смены статуса судна с судна международного плавания на судно каботажного плавания. Дополнительным подтверждением утверждений судовладельцев служили пояснения, предоставленные профильным государственным научным заведением, а также государственными органами, уполномоченными формировать и реализовать государственную политику в сфере морского транспорта, а также в сфере безопасности на морском транспорте.

Однако ни одна из инстанций, которых в первом деле было три, а во втором – две, не сочла пояснения ответчиков и привлеченных ими лиц состоятельными. В связи с этим иски были удовлетворены.

Вынося решения по этим делам, хозяйственные суды исходили из фактических обстоятельств: заход парома в морской порт Украины, следующего из морского порта Грузии, а также правовых норм, содержащихся в Кодексе торгового мореплавания Украины. Ими предусмотрено, что судно, осуществляющее перевозку грузов между портами Украины и другого государства, считается совершающим международную перевозку.

При этом хозяйственным судом не было принято во внимание как обстоятельство, влияющее на определение статуса судна, факт его перешвартовки между разными причалами, находящимися в акватории морского порта Украины, которое, по мнению ответчиков, свидетельствовало о совершении судном каботажной перевозки.

Таким образом, для определения статуса судна с целью начисления портовых сборов, в частности причального сбора, суд принял во внимание именно условия рейса, осуществляемого

судном при заходе в Украинский порт, а не факт смены судовладельца или перешвартовки судна в пределах акватории одного морского порта.

Дополнительным обстоятельством, принятым хозяйственными судами во внимание, явилось то, что собственником судна являлось государство Украина, а судовладельцами – юридические лица, зарегистрированные в Украине. Однако и это обстоятельство не повлияло на судебное решение, основанное на установленном факте эксплуатации судна для международной перевозки грузов на момент захода в морской порт Украины.

Резюмируя вопросы, затронутые при рассмотрении хозяйственными судами упомянутых дел, следует отметить важность для собственника судна статуса последнего, в котором оно возвращено собственнику судовладельцем, который оперировал судном. В частности, такой статус судна является основополагающим обстоятельством для исчисления размеров портовых сборов, которые собственник судна будет обязан уплатить.

Косвенно рассмотренные хозяйственными судами дела подтверждают актуальность вопроса размера портовых сборов для судов международного плавания, которые велики настолько, что судовладелец готов инициировать судебное разбирательство по надуманным обстоятельствам с целью не платить столь крупный размер портового сбора.

Таким образом, практика применения портовых сборов в Украине подтверждает правильность задач, определенных с целью повышения конкурентоспособности портовой отрасли в Стратегии развития морских портов Украины на период до 2038 года, утвержденной распоряжением Кабинета Министров Украины от 11.07.2013 г. № 548-р, а также актуальность вопроса реформирования этой сферы портовой отрасли, отраженная в Распоряжении Кабинета Министров Украины от 06.09.2017 № 634-р.

Вместо заключения

Разумеется, судовладельцы заинтересованы в том, чтобы уменьшить дисбурсментские расходы, существенной частью которых выступают портовые сборы. Да и логика реформирования портового хозяйства Украины должна следовать в том же фарватере. Однако, несомненно, что действующее право должно соблюдаться. *Dura lex, sed lex.*

Артур НИЦЕВИЧ, партнер Interlegal, адвокат

Михаил СЕЛИВАНОВ, юрист Interlegal, адвокат

<http://ports.com.ua/opinions/portovye-sbory-v-fokuse-sudebnykh-del>