

3. Государственная служба морского и речного транспорта Туркменистана [Електронний ресурс]. — Режим доступу : [https://www.unecce.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2010/wp5/ECE-TRANS-WP5-GE2-workshop2\\_IR-pres\\_11r.pdf](https://www.unecce.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2010/wp5/ECE-TRANS-WP5-GE2-workshop2_IR-pres_11r.pdf).

4. Логистические процессы и морские магистрали II [Електронний ресурс]. — Режим доступу : [http://www.tracesea-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master\\_Plan/MPA9.1TMRU.pdf](http://www.tracesea-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master_Plan/MPA9.1TMRU.pdf).

УДК 347.79(477)

### **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДОСТУПУ ДО ПРИЧАЛУ В УКРАЇНІ**

*Автори: Ломакіна О.А., канд. юрид. наук, доцент, доцент кафедри морського та господарського права, Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова, м. Миколаїв;*

*Дубинський О.Ю., канд. юрид. наук, доцент, декан факультету морського права, Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова, м. Миколаїв*

Ще у 2013 році вступив в силу Закон України «Про морські порти України» і було створене підприємство «Адміністрація морських портів України». Але до сьогоднішнього дня питання створення підприємства, а головне, право розпорядження об'єктами портової інфраструктури залишається актуальним.

Згідно статті 15 Закону України «Про морські порти України», основною метою створення адміністрації морських портів України є створення та забезпечення ефективного використання державного майна, переданого їй в господарське відання, в тому числі модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, розташованих в межах території та акваторії морського порту.

Одним із найбільших очікувань приватних інвесторів після вступу в силу закону «Про морські порти України» було зняття законодавчих обмежень на використання причалів, і формально новий закон виправдав такі очікування: після його прийняття причали можна використовувати на підставі договорів концесії, оренди або спільної діяльності.

Розглянемо правові моделі, на підставі яких стивідорні компанії отримують права на користування об'єктами портової інфраструктури від адміністрації морських портів України.

Для приватних стивідорів, які не мали змоги побудувати об'єкти за власний рахунок та оформити на них право власності, існують наступні варіанти отримання доступу до причалу в морському порту для перевалки вантажів: 1) концесія, 2) оренда 3) сервітут, 4) спільна діяльність; 5) договір про спільне використання майна та 6) договору про надання послуги по забезпеченню доступу портового оператора до причалу.

Після вступу в силу Закону, на практиці за основу було взято договір сервітуту, не зважаючи на те, що він не є характерним для такого роду правовідносин. Багато стивідорів принципово не сприймають роботи на підставі договору сервітуту. Як правило, це компанії, які користуються послугами міжнародних аудиторів. В очах іноземних контролерів, сервітут виглядає недостатньо переконливою формою для інвестицій або внесення плати за використання причалів. Те, що договір сервітуту не є оптимальним, визнали і в АМПУ. Представники АМПУ заявляли, що сервітут є тимчасовою формою і що в адміністрації працюють над переходом до більш цивілізованих підстав для використання причалів.

Такою підставою, з точки зору АМПУ, стало запровадження послуги по забезпеченню доступу до причалу.

Законом (ст. 21) запроваджено державну монополію на «спецпослуги», перелік яких визначає Уряд. Перелік спецпослуг доповнений но-

вою послугою «доступ до причалів» згідно постанови Уряду № 483 від 07.07.2015.

Для забезпечення рівних умов роботи в морських портах, Міністерство інфраструктури України у грудні 2015 року видало наказ про затвердження тарифів на послуги по забезпеченню доступу портового оператора до причалів, які знаходяться в господарському віданні адміністрації морських портів України (Наказ № 541 від 18.12.2015 р.).

Згідно цього наказу, стивідорна компанія при перевалці свого вантажу через державний причал повинна заплатити за кожну тонну залежно від виду вантажу. Наприклад, за перевалку 1 т зернових вантажів держава отримує 0,45\$, нафтових вантажів 2 \$/т, соняшникової олії – 0,59\$/т, металу – 0,39\$/т.

Запровадження спецпослуги можна розглядати з двох сторін. З однієї — це додаткові доходи для держави, а з іншої, відповідно, – додаткові витрати при перевалці вантажів для приватного бізнесу.

Незважаючи на те, що спецпослуга і нові тарифи були запроваджені ще з 01 січня 2016 року, але стивідори мають ряд питань і до розмірів тарифів, і до їх структури, і до одиниць виміру.

Неоднозначним є бачення правової природи договору про надання послуги по забезпеченню доступу портового оператора до причалу. Правова природа «послуги» не відповідає фактичним відносинам сторін. Аналогів договору про доступ до причалів в іноземних портах не існує. Термін дії договору значно коротший ніж для договорів оренди нерухомого майна.

Не зважаючи на те, що договір оренди передбачений для користування об'єктами портової інфраструктури Законом України «Про морські порти України», але фактично це право не реалізоване. Всі стивідорні компанії Одеського порту та майже всі Миколаївського торгового морсь-

кого порту працюють на підставі договорів про забезпечення доступу портового оператора до причалу.

Право оренди реалізується Міністерством інфраструктури в державних портах вибірково, частіше зустрічаються договори оренди між приватними портами та стивідорними компаніями.

Тарифи на спецпослугу не поширюються на причали, передані Адміністрацією морських портів України в оренду, концесію чи спільну діяльність, тому більшість стивідорних компаній віддала би перевагу договору оренди, але Міністерство інфраструктури відмовляє в укладенні таких договорів, причому мова йде про компанії, які технологічно прив'язані до конкретних причалів ефективно працюють і збільшують свій вантажообіг протягом останніх років.

Згідно з офіційною позицією Мінінфраструктури, блокування оренди викликане тим, що вона нібито для держави неефективна. У зв'язку з цим перевагу віддано іншій формі державно-приватного партнерства — концесії, з метою залучення крупних компаній як потенційних інвесторів. Однак нинішній закон про концесію недосконалий, у зв'язку з чим для впровадження концесійного механізму в портах слід ухвалити новий закон.

Діючий закон про концесію справді застарів і містить ряд недоліків. Зокрема, неадекватно складну процедуру, яка передбачає проходження через чотири міністерства й Кабмін. І її ще ніхто ніколи не проходив. Однак для усунення ключових проблем достатньо внести зміни до чинного законодавства, що набагато простіше та швидше, ніж розробляти новий закон.

Крім цього, перешкодою на шляху реалізації концесійних інвестпроектів у портах, є не тільки недосконала законодавча база, а й банальний конфлікт інтересів. При концесії всі 100% платежів ідуть до

держбюджету. Зазначений конфлікт інтересів проявляється при використанні причалів.

Адміністрацію морських портів (як балансоутримувача причалів) не влаштовує ні 30% орендної плати, ні тим більше «нуль» від концесійного платежу, який у повному обсязі надходить до держбюджету. Тому для АМПУ сьогодні вигідніше використовувати договори про надання спецпослуги із забезпечення доступу портових операторів до причалів (вона впроваджена з 1 січня 2016 р.), тому що 100% оплати надходять на її рахунки. При цьому, договір на спецпослугу, який прямо укладає АМПУ в жодному порту світу, як зазначалося вище, не застосовується. А тому в очах іноземних інвесторів є абсолютно незрозумілим і ненадійним механізмом співпраці.

#### Література:

1. Мельников Н., Перепелица А.  
[http://interlegal.com.ua/ru/publikacii/dostup\\_i\\_sovmestnoe\\_ispolzovanie\\_prichalov\\_v\\_portu/](http://interlegal.com.ua/ru/publikacii/dostup_i_sovmestnoe_ispolzovanie_prichalov_v_portu/)
2. Наказ №541 Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України від 18.12.2015 р.
3. Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 № 4709-VI
4. Волков А. Договори про доступ до причалів як альтернатива сервітутам: що гірше?//Круглий стіл Відділення АПУ в Одеській області м. Одеса 12 лютого 2016 року
5. Кіфак О. Портова блокада: ні - оренді, ні – концесії, ні – приватизації // <https://dt.ua/promyshliennost/portova-blokada-ni-orendi-ni-koncesiyi-ni-privatizaciyi-.html>