



ПОРТОВАЯ ВЛАСТЬ – власть монополиста

ПОРТОВАЯ ОТРАСЛЬ ЯВЛЯЕТСЯ ОДНОЙ ИЗ КЛЮЧЕВЫХ ОТРАСЛЕЙ ЭКОНОМИКИ, ОТ КОТОРОЙ ЗАВИСЯТ МНОГИЕ СФЕРЫ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ. СОЗДАНИЕ УСЛОВИЙ ДЛЯ СТАБИЛЬНОЙ РАБОТЫ ПРЕДПРИЯТИЙ ОТРАСЛИ – ЗАЛОГ СТАБИЛЬНОГО РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ СТРАНЫ.

Однако бизнес, вместо согласованной поддержки со стороны государственных институтов, почти ежедневно сталкивается с нарушением своих прав, вымогательством дополнительных денежных средств под различными предложениями, терпит убытки из-за необоснованных задержек в оформлении документов и проводке судов. Своеволие достаточно мелких и по сути ненужных для работы отрас-

ли чиновников создает такое количество проблем, что многие судовладельцы и собственники грузов уже смотрят в сторону портов Румынии, Болгарии и Грузии, зная, что там их обслужат строго по тарифу и точно в срок.

Редакция газеты «Верховенство права» поставила своей целью консолидировать положительную для представителей бизнеса практику общения с государственной влас-



тью и монополистами при разрешении искусственно созданных проблем в конкретной отрасли.

Данный спецвыпуск посвящен практике успешной защиты своих прав представителями

портовой и связанных с ней отраслей. Данные материалы позволят определить как уловки, к которым прибегают представители власти и монополисты, так и способы противостояния им.

АНОНС

Истребуйте у монополиста компенсацию ущерба в двойном размере

ГП «Администрация морских портов Украины» является монополистом и, как показывает практика, часто злоупотребляет своим монопольным положением.

К сожалению, сегодня законодательство определяет только один путь обращения с заявлением о злоупотреблении монопольным положением – в Антимонопольный комитет. Потерпевший от действий монополиста не имеет права напрямую обратиться в суд.

Читайте на стр. 5

**Целью деятельности
Общественного союза
«Верховенство права»
является защита прав
и интересов бизнеса
во благо развития
экономики Украины.**

ПЛАТИТЕ МЕНЬШЕ в морских портах Украины

ГП «Администрация морских портов Украины» заставляет судовладельцев дважды платить за услуги, которые ими уже оплачены в составе портовых сборов.

В морских портах Украины взимаются корабельный, причальный, якорный, канальный, маячный, административный и санитарный портовые сборы. Оплату таких сборов судовладелец обязан осуществить до выхода судна из морского порта.

«Порядок учета и использования средств от портовых сборов» определяет, на

какие цели используются средства, уплаченные судовладельцем в качестве портовых сборов.

ГП «Администрация морских портов Украины» (далее – АМПУ) нашла, как уже установлено судами и контролирующими органами, незаконный путь взимания с судовладельцев дополнительных денежных средств за услуги, которые ранее

были предоставлены и оплачены ими в составе портовых сборов.

Судовладелец, к сожалению, не имеет возможности на равных условиях выстраивать свои отношения с АМПУ. Во-первых, потому, что АМПУ является неоспоримым монополистом и у судовладельца нет альтернативы в выборе контрагента при



заходе в акваторию украинского порта, во-вторых, при отказе судовладельца оформить документы на незаконные платежи ему просто не дадут выйти из порта.

ПРАВИЛЬНО ОПЛАЧИВАЙТЕ оформление судов в морских портах

Оформление прихода судов в морской порт и выхода из морского порта относится к мероприятиям, связанным с обеспечением безопасности судоходства на судоходных путях. Выполнение соответствующих мероприятий осуществляется за счет уплачиваемого судовладельцем корабельного сбора.

В соответствии с пунктом 2.1 «Порядка взимания и размеров ставок портовых сборов» корабельный сбор взимается с судов групп А, Б и Г за единицу условного объема судна по установленным ставкам. От уплаты корабельного сбора освобождаются суда групп Д и Е.

Законодатель дает следующие определения группы судов и плавучих сооружений:

Группа А – грузовые суда, которые заходят для выполнения грузовых операций, и плавучие сооружения;

Группа Б – пассажирские суда, включая скоростные суда на подводных крыльях и паромы, заходящие для выполнения грузопассажирских операций, а также ледоколы, не принадлежащие субъектам хозяйствования всех форм собственности, осуществляющим хозяйственную деятельность в пределах морского порта, но не оплаченные ими;

Группа Г – несамоходные суда (кроме барж).

ПРИМЕР ИЗ ПРАКТИКИ

В 2017 году Ильичевский филиал АМПУ выставил счета судовладельцу за оформление прихода и выхода из порта Черноморск. Судовладелец отказался оплачивать такие счета.

Кроме того, филиал АМПУ решил также направить судовладельцу проект договора о предоставлении услуг капитана морского порта. Но и в данном случае судовладелец не пошел на поводу у монополиста и отказался заключить договор. Причиной

тому послужило отсутствие четко определенных услуг и утвержденных тарифов на указанные в договоре услуги.

Точку в данном споре поставил Верховный Суд 08.08.2018 года, указав в своем постановлении, что у филиала АМПУ отсутствовали основания для применения свободных тарифов на услуги по оформлению прихода судов в морской порт и выхода из морского порта, поскольку такие услуги оплачены в составе корабельного сбора.

Верховный Суд также подчеркнул, что оформление прибытия судов в порт и выхода из порта – это законодательно определенная функция капитана морского порта, который является должностным лицом, уполномоченным на осуществление государственного надзора за мореплаванием в морском торговом порту Украины. Оформление прихода судов в порт и выхода из него не является услугой, при предоставлении которой применяются свободные цены.

ПРИМЕР ИЗ ПРАКТИКИ

Незаконность вышеуказанных действий АМПУ подтвердило Запорожское отделение Антимонопольного комитета Украины. Соответствующим решением ГП «АМПУ» в лице Бердянского филиала признано монополистом на рынке по обеспечению безопасности судоходства на судоходных путях, а действия по выставлению счетов и взысканию с судовладельцев дополнительных средств за приход судов в порт и выход из него, что не предусмотрено законодательством, признаны злоупотреблением монопольным положением.

В начале 2018 года Верховный Суд и в данном случае поддержал судовладельцев, оставив в силе решение запорожских антимонопольщиков.

ПРИМЕР ИЗ ПРАКТИКИ

Важно обратить внимание судовладельцев на «извороты» АМПУ по навязыванию заключения договоров без конкретного объема услуг. Понятно, что договоры эти несут в себе только одну цель – перечисление обосновательных платежей на счета АМПУ.

Одесский апелляционный хозяйственный суд 18.07.2018 года указал, что не могут быть приняты во внимание ссылки АМПУ на обязательные постановления по морскому порту как на основание начисления платежей за услуги по оформлению прихода и выхода из порта судов согласно установленным тарифам. Наличие таких обязательных постановлений может быть основанием для заключения соответствующих договоров.

ПРАВИЛЬНО ОПЛАЧИВАЙТЕ заезд автотранспорта на территорию порта

снятие загрязняющих вод с судна

Право на стоянку у причала, свободное использование прилегающей к причалу территории и заезд на территорию порта возникает у судовладельца при оплате корабельного и причального сборов.

В соответствии с пунктом 5.1 «Порядка взимания и размеров ставок портовых сборов» суда, которые стоят возле причала, оплачивают причальный сбор. Данный используется на содержание, ремонт, строительство и обслуживание причальных сооружений и прилегающих к ним территорий.

В морских портах создаются службы морской безопасности, которые входят в структуру АМПУ и содержатся за счет поступлений корабельного сбора. Одной из задач службы является обеспечение охраны и защита инфраструктуры порта и портовых средств, судов, которые в них обслуживаются, их экипажей и пассажиров, а также обрабатываемых грузов, осуществление мероприятий по охране и контролю, в частности, въезда, стоянки, погрузки и выгрузки транспортных средств.

У филиалов АМПУ отсутствуют основания применять для судовладельцев свободные тарифы за заезд (обеспечение заезда) автотранспорта на территорию порта, поскольку данные услуги оплачиваются ими в составе корабельного и причального сборов.

ПРИМЕР ИЗ ПРАКТИКИ

ГП «АМПУ» в лице Бердянского филиала решило взыскать с судовладельца плату по тарифам, установленным приказами филиала, за заезд на территорию филиала легковой автомашины, грузовой автомашины, специализированной машины для бункеровки дизельным топливом и обеспечение безопасности во время бункеровки. Кроме того, филиал АМПУ за каждую швартовку судна к причалу (за стоянку у причала)

порта начислял причальный и корабельный сборы.

Запорожское отделение Антимонопольного комитета Украины признало вышеуказанные действия АМПУ нарушением в виде злоупотребления монопольным положением на рынке. Верховный Суд своим постановлением от 13.02.2018 г. оставил в силе решение запорожских антимонопольщиков, чем подтвердил незаконность действий Бердянского филиала АМПУ.



Обязанность по уплате санитарного сбора у судовладельца возникает не в зависимости от принятия таких загрязнений ГП «АМПУ», а за сам факт обеспечения возможности сдачи таких загрязнений в любое время. Именно такой подход даже без применения каких-либо жестких санкций за нарушение экологического законодательства делает нецелесообразным сброс в акваторию загрязняющих вод.

Монополист всегда видит в своем контрагенте бездонную бочку. АМПУ, взыскивая с судовладельцев незаконные дополнительные платежи за прием загрязняющих вод, создает условия, при которых судовладелец может поддаться искушению сбросить загрязняющие воды в акваторию, чтобы лишний раз общаться с АМПУ.

В соответствии с пунктом 8.1 «Порядка взимания и размеров ставок портовых сборов», взимание санитарного сбора предусматривает:

- обеспечение АМПУ обязательного принятия с судна всех видов загрязнений (за исключением балластных вод) за все время стоянки судна в морском порту, а также содействие выполнению операций, связанных с принятием загрязнений (предоставление и уборка плавсредств, предоставление контейнеров и других емкостей для сбора мусора, перегрузочные операции и т.п.);

- обязательную сдачу судном в морском порту всех имеющихся на борту видов загрязнений с целью предотвращения их сброса в море.

Санитарный сбор в обязательном порядке взимается с судов группы А. Суда групп В, В, Г, Д и Е освобождаются от уплаты санитарного сбора.

Соответственно, в случае оплаты санитарного сбора филиал АМПУ обязан принять с судна все виды загрязнений, за исключением балластных вод, за все время стоянки судна в морском порту без взимания дополнительной платы за указанный вид услуг.

ПРИМЕР ИЗ ПРАКТИКИ

ДП «АМПУ» в лице Бердянского филиала, при наличии оплаченного судовладельцем санитарного сбора, выставило счета за снятие загрязняющих вод с судна и взыскивало автоматически плату путем списания имеющейся на счету филиала предоплаты морского агента.

Запорожское отделение Антимонопольного комитета Украины признало вышеуказанные действия АМПУ нарушением в виде злоупотребления монопольным положением на рынке. В решении указано, что филиал АМПУ в результате использования своего моно-

польного положения на рынке нарушает законные интересы судовладельцев, которые остаются незащищенными вследствие отсутствия эффективно функционирующего рыночного механизма со значительной конкуренцией между участниками рынка. Такое поведение АМПУ было бы невозможным при условии существования значительной конкуренции на рынке, указано в решении антимонопольного ведомства.

Верховный Суд и в этом случае оказался на стороне судовладельцев, дав свое заключение о незаконности действий филиала АМПУ.

Нормативно-правовые акты данной статьи:

«Порядок учета и использования средств от портовых сборов», утвержденный приказом Мининфраструктуры 27.05.2013 №316;

«Порядок взимания и размеры ставок портовых сборов», утвержденный приказом Мининфраструктуры 27.05.2013 №316.

ДНОУГЛУБЛЕНИЕ В ПОРТУ «ЮЖНЫЙ» – дело отнюдь не частное, а государственное

В акватории порта «Южный» ведут свою хозяйственную деятельность мощные морские терминалы предприятий разных форм собственности: Одесский припортовый завод; группа терминалов «Трансинвестсервис»: ООО «ТИС-Минудобрения», ООО «ТИС-Зерно», ООО «ТИС-Руда», ООО «ТИС-Уголь», ООО «ТИС-Контейнерный терминал», занимающийся перевалкой генеральных грузов и масла. А также работающие с растительным маслом ООО «Дельта ВилмарСНГ», ООО «Рисоил Юг» и ООО «Олсидз Блэк Си»; занятые перевалкой нефтепродуктов ООО «Терминал Стивидоринг и К» и нефти ПАО «Укртранснафта»; перевалкой зерна ООО «Бориваж» и ГП «Сисайд-Украина».



Порт «Южный» основан в 1978 году на берегу Аджалыкского лимана. Общая протяженность причалов – около 2,6 км.

Около четырех лет назад глубины около причалов №№ 5 и 6 ГП «МТП «Южный» были увеличены до 19 метров, теперь же продолжается их дноуглубление до рекордного для Украины 21 метра. Соответственно, и другие портовые операторы считают, что необходимо углубление дна возле их причалов, чтобы обрабатывать все грузы во внутренней акватории, без необходимости догрузки на рейде.

14 сентября 2018 года ГП «АМПУ» и группа компаний «ТИС» подписали меморандум о взаимопонимании. АМПУ должно выполнить дноуглубление внутреннего подходного канала к причалам №№18 – 22 порта «Южный» до 19 м, а углубление операционной акватории этих причалов до 16 – 19 м «ТИС» собирается провести за собственные средства. Нынешняя глубина операционной акватории составляет 15 м.

Однако появление конкурентов в обработке судов с глубокой осадкой, видимо, не входит в планы ГП «МТП

Приглашаем Ваше предприятие к объединению усилий по прекращению нарушений прав и интересов бизнеса незаконными действиями органов власти, органов местного самоуправления и монопольных структур

«Южный». Ведь тогда придется делиться не только уникальной возможностью обработки судов, но и быть в одинаковых конкурентных условиях с другими стивидорными компаниями.

Сразу же представители трудового коллектива морского торгового порта «Южный» направляют письма в центральные органы власти и правоохранительные органы с просьбой не допустить честной конкуренции компаний всех форм собственности, которая возникнет по результатам проведения дноуглубительных работ в направлении терминалов других стивидорных компаний.

Возмущения частных стивидоров обоснованны. Создание АМПУ преиму-

ществ для одного стивидора – ГП «МТП «Южный» и дискриминационных условий для остальных стивидоров, работающих в акватории Аджалыкского лимана, является однозначным нарушением законодательства о защите экономической конкуренции в виде злоупотребления монопольным положением на рынке.

К примеру, только из частных стивидоров Аджалыкского лимана группа компаний «ТИС» в 2017 году заплатила государству более 1 млрд. грн. налогов и более 50 млн. долларов портовых сборов. Ее портовые терминалы обеспечивают работой около 4 тыс. человек, а в смежных отраслях группой создано 24 тыс. рабочих мест.

КОМПАНИЯ «НИБУЛОН» ДОКАЗАЛА, ЧТО ПОРТ И АКВАТОРИЯ ПОРТА НЕ ОДНО И ТО ЖЕ

ООО Сельскохозяйственное предприятие «НИБУЛОН» – одно из немногих предприятий Украины в портовой сфере, которое можно назвать локомотивом, пробивающим тропы в густом лесу бюрократии, коррупции и непрофессионализма. Столкнувшись с нарушением закона, предприятие «НИБУЛОН» не идет по пути «заплачу и забуду», а отстаивает свои интересы в судах, доходя до последней инстанции, создавая

таким образом новую судебную практику и делясь своими наработками со всеми участниками украинского портового бизнеса.

Одним из интересных примеров является судебный спор, в котором Администрация морских портов Украины в очередной раз пошла по пути истребования денег, для получения которых у нее отсутствуют какие-либо правовые основания.

ПРИМЕР ИЗ ПРАКТИКИ

Администрация морских портов Украины в лице Николаевского филиала обратилась в хозяйственный суд с иском к ООО СП «Нибулон» о взыскании суммы корабельного сбора. Исковые требования были мотивированы тем, что в связи с перевозками судами грузов на внешний рейд Николаевского морского порта (Очаков) ООО СП «Нибулон» получило услуги, которые оплачиваются портовыми сборами.

В соответствии с пунктом 2.1 «Порядка взимания и размеров ставок портовых сборов», корабельный сбор взимается с судов групп А, Б и Г за единицу условного объема судна за каждый вход в акваторию морского порта, операционную акваторию причала (причалов), а также выход из акватории морского порта, операционной акватории прича-

ла (причалов) по установленным ставкам.

Согласно Закону Украины «О морских портах Украины» рейд – это часть акватории морского порта, используемая для стоянки судов на якоре, в том числе для ремонта судов, посадки (высадки) пассажиров, проведения погрузочно-разгрузочных работ в ее незащищенной части (внешний рейд) или в части, защищенной полностью или частично ограждающими гидротехническими сооружениями или объектами природного происхождения (внутренний рейд).

Верховный Суд в мае 2018 года, принимая постановление в пользу компании «Нибулон», согласился со следующими доводами апелляционной инстанции: местным хозяйственным судом неверно определен факт захода/выхода

судов из акватории порта и, как следствие, возникновения у ответчика (компания «Нибулон») обязанности уплаты корабельного сбора за каждый такой факт захода/выхода. В спорных правоотношениях после захода в Николаевский морской порт судно компании «Нибулон» не совершало выхода из акватории порта, а происходило перемещение судна и перевозка груза водами акватории Николаевского морского порта на внешнем рейде, что подтверждается имеющимися доказательствами по делу, и уплата корабельного сбора ответчиком частично уже была осуществлена за вход и выход из акватории порта. Учитывая изложенное, является ошибочным вывод суда первой инстанции об удовлетворении исковых требований в части взыскания корабельного сбора.

ИСТРЕБУЙТЕ У МОНОПОЛИСТА КОМПЕНСАЦИЮ УЩЕРБА В ДВОЙНОМ РАЗМЕРЕ

ГП «Администрация морских портов Украины» является монополистом и, как показывает практика, часто злоупотребляет своим монопольным положением. К сожалению, сегодня законодательство определяет только один путь обращения с заявлением о злоупотреблении монопольным положением – в Антимонопольный комитет. Потерпевший от действий монополиста не имеет права напрямую обратиться в суд.

По результатам проведенного расследования антимонопольное ведомство своим решением признает действия монополиста нарушением и накладывает на него штрафные санкции. Но эта сумма, к

сожалению, в полном объеме поступает в бюджет. Никаких компенсаций потерпевший не получает.

В то же время пострадавшие от действий монополиста имеют право обратиться в хо-

зяйственный суд с заявлением о возмещении причиненного ущерба в двойном размере в случаях, установленных статьей 55 Закона Украины «О защите экономической конкуренции».

Для применения такого вида ответственности необходимо наличие всех элементов состава гражданского правонарушения: противоправное поведение; ущерб; причинная связь между противоправным поведением причинителя и вредом; вина. При отсутствии хотя бы одного из этих элементов гражданская ответственность не наступает.

ПРИМЕР ИЗ ПРАКТИКИ

3 июля 2018 года Верховный Суд в составе коллегии судей Кассационного хозяйственного суда вынес постановление в пользу ООО СП «Нибулон» по делу о взыскании с ПАО «Украинская железная дорога» суммы причиненного ущерба.

Основанием для подачи такого иска было решение Антимонопольного комитета Украины о признании нарушением в виде злоупотребления монопольным положением действий ПАО «Украинская

железная дорога», которые заключаются в принуждении Южной, Юго-Западной и Одесской железных дорог указывать в транспортных документах перевозки зерновых грузов ООО СП «Нибулон» отметку «перевозка зерновых на экспорт», а также действий по начислению и взысканию соответствующей части тарифа без надлежащего обоснования.

Компания «Нибулон» обосновала свой иск о компенсации ущерба тем, что железная дорога без надлежащих пра-

вовых оснований взыскала с компании 60 141646,80 грн., что представляет собой разницу между тарифом для перевозки по территории Украины и тарифом на экспорт.

По итогам судебного спора суд постановил, что ПАО «Украинская железная дорога» придется компенсировать компании «Нибулон» причиненный ущерб в двойном размере, что составляет рекордную для такой категории дел сумму 120 283293,60 грн.

ПРИМЕР ИЗ ПРАКТИКИ

Наряду с успешной судебной практикой в пользу компании «Нибулон», приведем и противоположную практику, что поможет представителям портового бизнеса не допускать чужих ошибок.

6 ноября 2018 года Центральный апелляционный хозяйственный суд, как и суд первой инстанции, отказали в удовлетворении иска ЧП «Группа научно-промышленных исследований» о взыскании ущерба в двойном размере с ГП «Администрация морских портов Украины» в лице Бердянского филиала.

Основанием для подачи иска было решение Запорожского отделения Антимонопольного комитета Украины о признании нарушением в виде злоупотребления монопольным положением действий ГП «АМПУ», которые заключаются в выставлении счетов и списании средств за услуги, которые входят и были ранее оплачены в составе корабельного, причального и санитарного сборов.

В решении апелляционной инстанции указано, что, решая вопрос, кому нанесен ущерб, кто был судовладельцем на то время и чьи средства уплачивались за услуги, представляемые в порту, коллегия судей соглашается с выводом хозяйственного суда первой инстанции о том, что истцом не доказан ущерб именно ему.

РАДИОЛОГИЧЕСКИЙ КОНТРОЛЬ – способ экологов затягивать отправку грузов?

Судно «Ocean Future» (флаг Мальты) после погрузки семь дней простояло в Одесском морском торговом порту, потому что экологи не проставляли штамп о прохождении либо непрохождении радиологического контроля.

ООО «Бруклин-Киев», зафрахтовавшее судно, обратилось в суд с иском к Государственной экологической инспекции Северо-Западного региона Черного моря. В иске указано, что экологи уклонялись от проставления штампа «Ввоз/вывоз РАЗРЕШЕН» или «Ввоз/вывоз ЗАПРЕЩЕН» на коносаментах в течение семи дней, ссылаясь на несоблюдение требований природоохранного законодательства при перевалке зерновых грузов (кукурузы навалом) со склада.

Из-за бездействия экологической службы ООО «Бруклин-Киев» понесло убытки, связанные с уплатой демереджа (штрафа за сверхнормативный простой судна), а также утратило право на диспач (премию) за быструю погрузку судна.

Административные суды первой и апелляционной инстанций, признавшие правоту ООО «Бруклин-Киев», указали, что составление экологичес-

кой инспекцией протокола об административном правонарушении и сбор доказательств по делу не являются основанием для изменения сроков радиологического контроля груза, предусмотренных действующим законодательством Украины.

Редакция газеты «Верховенство права» обратилась за комментариями к Государственной экологической инспекции Северо-Западного региона Черного моря. Мы получили ответ, что радиологический контроль «Ocean Future» был проведен в установленное время – за 30 минут. Однако поскольку были выявлены нарушения норм природоохранного законодательства, ответственность за которые предусмотрена ст. 59-1 КоАП, Инспекция не имела законных оснований для проставления штампа «Радиологический контроль – ввоз/вывоз РАЗРЕШЕН» до момента привлечения ответственного лица к административной ответственности. Од-

нако ответственное лицо ООО «Бруклин-Киев» уклонялось от прихода на пост экологического и радиологического контроля в течение 7 дней, в результате чего инспекторы не могли составить протокол об административном правонарушении, выяснить все обстоятельства дела и привлечь виновное лицо к ответственности.

Госэкоинспекция уверена, что ООО «Бруклин-Киев» безответственно отнеслось к ее требованиям, затягивало выполнение своих обязанностей и сознательно создало спорную ситуацию. Как только ответственное лицо появилось на посту экологического и радиологического контроля, подтвердив свои полномочия и должность, на него был составлен протокол об административном правонарушении и вынесено Постановление о наложении административного взыскания. После этого на товаросопроводитель-

ных документах был поставлен штамп «Радиологический контроль – ввоз/вывоз РАЗРЕШЕН». Также Госэкоинспекция отметила, что по факту расхождений в документах, предоставленных «Бруклин-Киев», открыто уголовное производство и ведется следствие в отношении его должностных лиц.

Вывод суда по данному делу: согласно правилам, инспекторы Госэкоинспекции устанавливают, содержит ли груз радиоактивные вещества и соответствует ли он радиологическим стандартам Украины, после чего в течение 30 минут обязаны проставить один из штампов, в зависимости от наличия или отсутствия нарушений. При этом ни положениями указанного Порядка, ни другими нормами нормативно-правовых актов Украины не установлено оснований увеличивать срок проведения радиологического контроля.

Нормативно-правовые акты данной статьи:

«Порядок применения штампов для подтверждения результатов осуществления государственными инспекторами по охране окружающей природной среды радиологического и экологического контроля транспортных средств и грузов», утвержденный приказом Минэкологии от 19.03.2012 №162.

Обязанность по проведению ледокольных работ в акватории морского порта возлагается на ГП «Администрация морских портов Украины» в лице его филиалов, за что с судовладельцев взимается установленная законодательством плата.

ЛЕДОКОЛЬНАЯ МОНОПОЛИЯ

Согласно данным Николаевского гидрометеорологического центра, в течение 2014-2017 годов в январе и феврале в акватории речки Южный Буг, которая омывает город Николаев, а также акватории Днепробугского лимана, были установлены периоды неблагоприятной ледовой обстановки.

ГП «АМПУ» не обеспечивало в полной мере проведение ледокольных работ. При этом АМПУ получило оплату за обеспечение проведения ледокольных работ за каждый заход/выход морских судов из акватории Николаевского морского порта, в состав которой входит Днепробугский морской порт.

ООО «Николаевский глиноземный завод» с целью недопущения нарушения поступления сырья для

собственного производства и соблюдения сроков выполнения обязательств перед контрагентами выполняло ледокольные работы самостоятельно и за собственный счет без компенсации расходов.

В октябре 2018 года Николаевское отделение Антимонопольного комитета Украины закончило расследование дела по указанным обстоятельствам. Соответствующим решением ГП «АМПУ» в лице Николаевского филиала признано занимающим монопольное (доминирующее) положение на рынке, а его бездеятельность – злоупотреблением монопольным положением. Антимонопольщики наложили штрафные санкции и обязали АМПУ обеспечивать проведение ледокольных работ в период оглашения ледокольной кампании.



**Верховенство
права**

Сайт: www.verhovenstvo.com

E-mail: www.verhovenstvo@gmail.com

Тел.: (094) 931-70-10, (048) 706-50-10

Если Вы владеете информацией о нарушении прав и интересов бизнеса, сообщите в редакцию газеты «Верховенство права».

Газета «Верховенство права» проводит журналистские расследования и публикует материалы на сайте www.verhovenstvo.com.

Учредитель и издатель –
Общественный союз
«Верховенство права»
Свидетельство
о регистрации Од 1722-593-Р

Отпечатано в типографии ВМВ:
65069, г. Одесса, пр. Добровольского, 82а.
Заказ №26-12 Тираж 3000 экз.
Данный номер газеты распространяется
бесплатно. Выходит один раз в месяц

Газета сохраняет за собой право литературного редактирования принятых к публикации материалов. Публикуемые материалы и письма могут содержать мнения, не совпадающие с позицией редакции. Переписка с читателями ведется на страницах газеты. Рукописи не возвращаются и не рецензируются. Ответственность за достоверность рекламных объявлений несет рекламодатель.