

ПАНЧУК АННА ОЛЕКСАНДРІВНА

Національний університет «Одеська юридична академія»,
аспірант кафедри морського та митного права

ТЕОРЕТИЧНІ ТА ПРАКТИЧНІ ПРОБЛЕМИ ПОЛІТИКИ НАРАХУВАННЯ ПОРТОВИХ ЗБОРІВ В УКРАЇНІ

Ситуація у морських портах України сьогодні є дзеркальним відображенням того, що відбувається у політиці та економіці, інструментом цього є законодавча ініціатива та відповідно неврегульованість норм. Одним із найважливіших питань є підтримання балансу конкурентоздатності морських портів України та портів сусідніх держав. Негативний вплив на транзитну привабливість портової інфраструктури мають фіксовані ставки портових зборів, тоді як в більшості портів Європи ці величини визначаються за формулами на диференційованих засадах. А тому, на теперішній час постала гостра необхідність вирішення питань, пов'язаних з удосконаленням тарифної політики, що регулює стягнення портових зборів з суден, які прямують до причалів перевантажувальних терміналів України для виконання навантажувально-розвантажувальних робіт.

Так, у теорії, незалежно від того, яка концепція портових зборів прийнята у тому чи іншому порті, існує чотири основні схеми стягнення портових зборів, що з різними варіаціями реалізовані у портах світу. Перша схема: портові збори справляються і витрачаються адміністрацією порту, яка несе повну відповідальність за підтримання в експлуатаційному стані і розвиток портових споруд та систем безпеки. При цьому витратна частина фінансових планів адміністрацій може вимагати обов'язкового узгодження (затвердження) органами центральної або місцевої влади (Велика Британія, Данія, Польща, Україна тощо). Друга схема: портові збори справляються місцевими (міськими, муніципальними, районними) органами влади та спрямовуються до місцевого бюджету. В цьому випадку місцева влада самостійно визначає рівень зборів, що стягуються, напрямки і порядок їх витрачання, несе всю відповідальність за функціонування порту (порти Гамбург, в деяких портах Португалії та Данії). Третя схема: певний портовий збір стягується на користь загальнонаціонального фонду або загальнонаціональної організації щодо маякового збору, який перераховується до спеціального фонду, з якого відбувається фінансування маяків та інших систем, що забезпечують безпеку мореплавства уздовж узбережжя Англії і на підходах до портів; у США – щодо збору з вантажів, спрямовуваного до федерального Фонду, з якого фінансуються днопоглиблювальні роботи і навігаційне забезпечення на підходах до портів. Четверта схема: портові збори справляються державою та спрямовуються до державного бюджету. При цьому дохід від збору фіксується окремим рядком у дохідній частині бюджету. У його видатковій частині окремим рядком виділяються

витрати, пов'язані із забезпеченням функцій (робіт), для фінансування яких стягується збір. У разі перевищення витрат над прибутками держава компенсує відсутню частину з інших джерел (у Фінляндії щодо фарватерного збору і лоцманського збору за позапортове проведення суден, у Данії – щодо криголамного збору) [1, с. 13]. Однак, в ідеалі, до жодної з приведених схем стягнення портових українське законодавство не відповідає.

Відповідно до ст.ст. 21, 22 Закону України «Про морські порти України» (далі – Закон) у морському порту справляються такі портові збори: корабельний, причальний, якірний, каналний, маяковий, адміністративний та санітарний. Тарифи на спеціалізовані послуги, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, та послуги, які оплачуються у складі портових зборів, підлягають державному регулюванню національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту. Перелік спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню, визначає Кабінет Міністрів України [2].

Розміри ставок портових зборів для кожного морського порту встановлюються національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, відповідно до затвердженої нею методики. Порядок справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 р. № 316 «Про портові збори» (далі – Наказ), окрім використання коштів від адміністративного збору, визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту [3].

У зв'язку з численними неврегулюваннями норм у законодавстві виникають різні підходи до правильності нарахування та стягнення портових зборів. Цікавою та зовсім іншою до цього часу є позиція Верховного суду у справі 916/2152/17, у якій зазначається про те, що у позивача були відсутні підстави застосування вільних тарифів на послуги з оформлення приходу суден у морський порт і виходу з морського порту, оскільки оформлення приходу суден у морський порт і виходу з морського порту оплачено у складі корабельного збору. Суд вважає помилковими висновки господарських судів попередніх інстанцій та аналогічних правових позицій, що вже досліджувались у постанові Верховного Суду України про те, що плата за послуги з оформлення приходу суден у порт та виходу суден з порту є послугою, яка надається за вільними цінами [4].

Таким чином, можна зазначити, що політика держави має визначати ставки портових зборів та послуг, які сплачуються у складі портових зборів та є її виключною компетенцією. Портові збори встановлюються за єдиними тарифами, мають цільовий характер і не можуть використовуватися з іншою метою. Згідно з п. 1.4. Порядку справляння та розміри ставок портових зборів, затвердженого Нака-

зом, сплата портових зборів у морських портах здійснюється до виходу судна з морського порту. Відповідно до ст. 91 КТМ України кожне судно зобов'язане до виходу з морського порту одержати на це дозвіл капітана порту. Капітан морського порту повинен відмовити у видачі дозволу на вихід з порту у тому числі у разі несплати встановлених зборів, штрафів та інших платежів [5]. Відповідно до п. 3.2. Наказу Мінінфраструктури України від 27.06.2013 р. № 430 «Про затвердження Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту» капітан морського порту повинен відмовити у видачі дозволу на вихід судна з порту, у т. ч. у разі несплати встановлених зборів, штрафів та інших платежів [6]. Крім того, на даний час межі території морських портів Миколаїв та Ольвія не визначено. Підхідні канали та операційні акваторії приватних морських терміналів ТОВ «Миколаївський глиноземний завод», ТОВ СП «Нібулон», ПАТ «Суднобудівний завод «Океан» та інших – не включено Кабінетом Міністрів України до меж акваторії жодного морського порту.

У п. 3 Прикінцевих положень Закону визначено, що пункти пропуску через державний кордон України та зони прикордонного і митного контролю, відкриті до набрання чинності цим Законом на території знаходження підприємств морського транспорту, на які на день набрання чинності цим Законом поширюється визначення терміну «морський термінал», продовжують функціонувати в межах території відповідних морських портів. Відповідно до ч. 2 ст. 75 КТМ України державний нагляд за безпекою мореплавства у морських терміналах, розташованих у межах територій та акваторій, відокремлених від основної території та акваторії відповідного морського порту, здійснює окремий підрозділ служби капітана морського порту. Наказом Укрморрічінспекції від 23.07.2014 № 331 «Про визначення меж зон нагляду за безпекою мореплавства» зазначені приватні морські термінали віднесені до меж зони нагляду капітана морського порту Миколаїв. Враховуючи викладене, справляння портових зборів за суднозаходи до причалів морських терміналів ТОВ «Миколаївський глиноземний завод», ТОВ СП «Нібулон» і ПАТ «Суднобудівний завод «Океан» забезпечується державним підприємством «Адміністрація морських портів України». Однак, наказом Державної служби морського та річкового транспорту України від 25.02.2019 р. № 78 всупереч Закону, розпорядженням Кабінету Міністрів України, наказам Міністерства України, морські термінали ПАТ «Суднобудівний завод «Океан», Дніпро-Бузький морський порт ТОВ «Миколаївський глиноземний завод» та інші віднесені до меж зони нагляду капітана морського порту Ольвія [7]. Вказаний нормативний акт створив ще більшу правову невизначеність стосовно стягнення портових зборів та інших питань функціонування морського порту Миколаїв.

Враховуючи викладене, неврегульованість ситуації центральними органами державної влади стосовно служб капітанів морських портів державного підприємства «Адміністрація морських портів

України» та Морської адміністрації може призвести до виникнення судових спорів та втрати доходів від портових зборів, у т. ч. від адміністративного збору, який перераховується до державного бюджету України. Таким чином, пропонується однозначно та компетентного врегулювати органам державної влади підхід до вирішення питання щодо нарахування та стягнення портових зборів на законодавчому рівні та закріпити в одному документі, який уніфікує розрахунки ставок портових зборів та визначить економічно обґрунтований підхід до їх розрахунку; однозначно визначити та закріпити на законодавчому рівні єдиний орган виконавчої влади до якого буде підпорядковуватись служба капітана морського порту; визначити межі території морських портів.

Список використаної літератури:

1. Ківалов С.В. Портові збори в Україні: пошук оптимальної моделі конкурентної тарифної політики. *LEX PORTUS*. 2017. № 1(3). С. 5-21.
2. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 р. Відомості Верховної Ради України. 2013. № 7. С. 65.
3. Про портові збори: наказ Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 р. № 316. *Офіційний вісник України*. 2013. № 44. С. 151.
4. Постанова Верховного суду у справі 916/2152/17. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/75895938>.
5. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47. С. 349.
6. Про затвердження Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту: наказ Мінінфраструктури України від 27.06.2013 р. № 430. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1230-13>
7. Про визначення меж зон нагляду за безпекою мореплавства: наказ Державної служби морського та річкового транспорту України від 25.02.2019 № 78. URL: <https://marad.gov.ua/ua/npa/pro-viznachennya-mezh-zon-naglyadu-za-bezpekoju-moreplavstva>

Ключові слова: портові збори, справляння, стягнення, державний нагляд, безпека мореплавства, оформлення приходу та виходу суден.

Ключевые слова: портовые сборы, взимание, взыскание, государственный надзор, безопасность мореплавания, оформление прихода и отхода судов.

Key words: port fees, collection, collection, state supervision, maritime safety, registration of arrival and departure of ships.