

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
до проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про
внесення змін до Інструкції про порядок реєстрації ліній закордонного
плавання»

1. Мета

Проєкт наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Інструкції про порядок реєстрації ліній закордонного плавання» (далі – проєкт акта) розроблено з метою удосконалення процедури реєстрації ліній закордонного плавання, розмежування лінійних та трампових перевезень, уникнення безпідставного надання знижок портових зборів, стимулювання розвитку вантажних та пасажирських перевезень, а також наближення ознак лінійного судноплавства до відповідних ознак, установлених в Європейському Союзі.

2. Обґрунтування необхідності прийняття акта

Проєкт акта розроблено за власною ініціативою Мінінфраструктури.

Основна мета функціонування ліній закордонного плавання – прогнозованість вантажопотоку (в тому числі і для власників вантажу), загальнодоступність перевезень для вантажовідправників.

Одна з найцінніших переваг лінійного судноплавства для споживачів та держави полягає у створенні стабільних у часі та прогнозованих за розкладом маршрутів перевезень морським транспортом. Це, в свою чергу, створює мультиплікативний соціально-економічний ефект для розвитку морського порту як логістичного хабу зі стабільними транспортними напрямками.

Водночас положення Інструкції про порядок реєстрації ліній закордонного плавання, затвердженої наказом Міністерства інфраструктури України від 14 жовтня 2013 року № 790, зареєстрованої у Міністерстві юстиції України 01 листопада 2013 року за № 1859/24391 (далі – Інструкція), є недосконалими та фактично дозволяють Морській адміністрації реєструвати лінії закордонного плавання, які не відповідають ознакам лінійності в розумінні міжнародної практики, зокрема Регламентів Ради ЄЕС № 4056/86 від 22 грудня 1986 року «Про визначення порядку (правил) застосування статті 85 і 86 Договору щодо морських перевезень» та № 823/2000 від 19 квітня 2000 року «Про застосування статті 81 (3) Договору до певних категорій угод, рішень і узгоджених дій між лінійними судноплавними компаніями (консорціумами)», а також ознакам морської транспортної організації загального користування, встановлених статтею 129 Кодексу торговельного мореплавства України. Відсутність чітких вимог до ліній плавання та процедур контролю за реєстрацією та виконанням таких ліній закордонного плавання дозволяє під виглядом судноплавних ліній реєструвати суто трампові перевезення, що порушує процес розвитку ринку лінійного судноплавства та створює підстави для зловживань при реєстрації ліній закордонного плавання.

За інформацією громадської спілки «Асоціація морських агентств України» за своїм характером не всі зареєстровані на сьогоднішній час в Україні



морські лінії (zareєстровані лінії закордонного плавання) відповідають ключовому принципу лінійного судноплавства – публічності надання послуг морського перевезення. Частина zareєстрованих морських ліній практикує перевезення вантажів одного-двох крупних корпоративних клієнтів на підставі довготривалих фрахтових угод та не надає свої послуги іншим споживачам. Обмеження доступу широкого кола споживачів до послуг морської лінії найчастіше здійснюється за рахунок формування дискримінаційної ціни на послуги лінії для сторонніх споживачів по відношенню до корпоративних клієнтів за відсутності обов'язку перевізника публікувати єдині тарифи морської лінії. За таких нерівних умов формування тарифів морських ліній розвиток лінійного судноплавства в Україні, яке забезпечувало б якісне надання загальнодоступних транспортних послуг у морських портах, є проблематичним.

Також породжують проблеми вимоги чинної Інструкції, які дозволяють zareєструвати лінію закордонного плавання при наявності на лінії лише одного обов'язкового порту заходу (українського), при тому, що всі інші можуть бути віднесені до факультативних портів, що не відповідає основній меті лінійності та міжнародній практиці.

Слід звернути увагу на те, що відповідно до пункту 1.7 Порядку справляння та розміру ставок портових зборів, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2017 року № 316, zareєстрованим у Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462, для вантажних суден групи А (вантажні судна, що заходять для виконання вантажних операцій, та плавучі споруди), які працюють на лініях закордонного плавання, відкритих у встановленому законодавством порядку, надається знижка у розмірі 20 відсотків корабельного збору. Також згідно з пунктом 2.5 Тарифів на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 03 грудня 2013 року № 965, zareєстрованим у Міністерстві юстиції України 18 грудня 2013 року за № 2138/24670, для вантажних суден групи А, які працюють на лініях закордонного плавання, відкритих у встановленому законодавством порядку, з лоцманського збору надається знижка у розмірі 20 відсотків (без урахування знижок та/або надбавок).

Цей захід державної підтримки є однією з важливих умов функціонування лінійного судноплавства за умови, що морські лінії працюють на загальнодоступних, публічних умовах. Необхідність надання таких преференцій у вигляді знижок при справлянні портових зборів обумовлена комерційним ризиком перевізника-оператора морської лінії, який бере на себе зобов'язання дотримання лінійними суднами оголошеного розкладу, незалежно від завантаження судна.

Тобто у міжнародному судноплавстві надання знижок при справлянні портових зборів передбачаються в основному для суден, об'єктивні умови роботи яких обумовлюють підвищені витрати на їх оплату в порівнянні з роботою суден у звичайних умовах. Так, наприклад, судна, що перевозять вантажі та пасажирів на судноплавних лініях, несуть, як правило, підвищені витрати на оплату портових зборів у зв'язку з великою частотою заходу їх до

морських портів протягом календарного року. При цьому незалежно від кількості вантажів та пасажирів, що перевозяться, лінійне судно повинно працювати виключно за розкладом. У таких суден підвищена як частка портових витрат у структурі витрат на їх утримання, так і частка цих витрат у доходах від перевезення вантажів та пасажирів. Основною метою надання таким суднам знижок при справлянні портових зборів є приведення загального рівня зазначених витрат у відповідність до їх рівня у звичайних (трампових) суднах. Тим самим власникам лінійних суден створюються рівні з економічної точки зору умови для роботи відносно об'єктивних умов роботи звичайних (трампових) суден.

Крім надання знижок при справлянні портових зборів, лінійні перевезення потребують забезпечення й інших особливих умов з боку держави. Так покладання на перевізника зобов'язань щодо дотримання оголошеного розкладу повинне супроводжуватись наданням лінійним суднам права першочергового заходу до морського порту та права першочергового обслуговування відносно трампових суден, у тому числі під час здійснення прикордонного, митного та інших видів контролю, передбачених законодавством.

Так відповідно до частини другої статті 208 Митного кодексу України митне оформлення суден закордонного плавання здійснюється цілодобово у такій черговості:

- 1) аварійні судна;
- 2) пасажирські судна;
- 3) вантажно-пасажирські судна;
- 4) лінійні судна;
- 5) танкерні судна;
- 6) інші судна у порядку їх прибуття.

Ураховуючи вищенаведене, необхідно на нормативному рівні ввести більш чітке розмежування лінійних та трампових перевезень.

3. Основні положення проєкту акта

Проєктом акта пропонується внести зміни до Інструкції, Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462 та Тарифів на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 03 грудня 2013 року № 965, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 18 грудня 2013 року за № 2138/24670 у частині:

поширення лінійного судноплавства також на пасажирські перевезення;
розмежування поняття лінійного та трампового судноплавства шляхом приведення обов'язкових ознак лінійного судноплавства до міжнародних стандартів;

запровадження електронного обміну інформацією та загальнодоступності окремої інформації про лінійні перевезення;

установлення чіткого механізму взаємодії всіх суб'єктів під час реєстрації та функціонування лінії закордонного плавання.

4. Правові аспекти

Правовими підставами розроблення проекту акта є стаття 16³ Закону України «Про транспорт» та абзац п'ятнадцятий підпункту 28 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460.

У цій сфері суспільних відносин діють такі нормативно-правові акти:

Кодекс торговельного мореплавства України;

Митний кодекс України;

Закон України «Про транспорт»;

Інструкція про порядок реєстрації ліній закордонного плавання, затверджена наказом Міністерства інфраструктури України від 14 жовтня 2013 року № 790, зареєстрована у Міністерстві юстиції України 01 листопада 2013 року за № 1859/24391;

Порядок справляння та розміри ставок портових зборів, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462;

Тарифи на послуги із забезпечення лоцманського проведення суден, затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 03 грудня 2013 року № 965, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 18 грудня 2013 року за № 2138/24670.

5. Фінансово-економічне обґрунтування

Реалізація акта не потребуватиме фінансування з державного та/або місцевих бюджетів.

6. Позиція заінтересованих сторін

Проект акта потребує громадського обговорення.

Проект акта не стосується питань функціонування місцевого самоврядування, прав та інтересів територіальних громад, місцевого та регіонального розвитку, соціально-трудої сфери, прав осіб з інвалідністю, функціонування і застосування української мови як державної, а також сфери наукової та науково-технічної діяльності.

7. Оцінка відповідності

Проект акта не стосується зобов'язань України у сфері європейської інтеграції.

У проекті акта відсутні положення, що стосуються прав та свобод, гарантованих Конвенцією про захист прав людини й основоположних свобод, впливають на забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків,

містять ризики вчинення корупційних правопорушень та правопорушень, пов'язаних з корупцією, створюють підстави для дискримінації.

8. Прогноз результатів

Реалізація акта матиме вплив на ринкове середовище, забезпечення захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання і держави.

Реалізація акта не матиме впливу на інтереси громадян; розвиток регіонів, підвищення чи зниження спроможності територіальних громад; ринок праці, рівень зайнятості населення; громадське здоров'я, покращення чи погіршення стану здоров'я населення або його окремих груп; екологію та навколишнє природне середовище, обсяг природних ресурсів, рівень забруднення атмосферного повітря, води, земель, зокрема забруднення утвореними відходами, інші суспільні відносини.

Реалізація акта матиме позитивний вплив на інтереси заінтересованих сторін.

Заінтересована сторона	Вплив реалізації акта на заінтересовану сторону	Пояснення очікуваного впливу
Держава в особі заінтересованих центральних органів виконавчої влади (зокрема Морська адміністрація)	позитивний	чіткі критерії для віднесення перевезень до лінійних; зменшення корупційних ризиків у роботі працівників, задіяних у процесі реєстрації ліній закордонного плавання та контролю за їх дотриманням; уникнення безпідставного надання знижок портових зборів та зменшення кількості зауважень від перевіряючих органів; підвищення прогнозованості вантажоперевезень; упровадження міжнародної практики та наближення українського законодавства до законодавства ЄС.
Суб'єкти господарювання - оператори ліній закордонного плавання	позитивний	покращення умов для розвитку ринку лінійних перевезень; чіткі правила роботи на лініях закордонного плавання
Суб'єкти господарювання - вантажовідправники	позитивний	можливість користуватись прогнозованими за розкладом маршрутами перевезень морським транспортом; доступність інформації та вибір перевізників для свого вантажу; підвищення гарантії виконання умов комерційних контрактів між вантажовідправником та отримувачем вантажу; формування однакової ціни на послуги лінії для всіх вантажовідправників (<i>усунення дискримінації сторонніх споживачів по відношенню до корпоративних клієнтів</i>)