



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНОЇ КОЛЕГІЇ МИКОЛАЇВСЬКОГО ОБЛАСНОГО ТЕРИТОРІАЛЬНОГО ВІДДІЛЕННЯ

28.03.2019 р.

м. Миколаїв

№ 4-ріш

Справа № 2-26.215/1-2018

Про порушення законодавства
про захист економічної конкуренції

Державне підприємство «Адміністрація морських портів України» в особі Миколаївської філії державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (далі – МФ ДП «АМПУ», ДП «АМПУ» в особі Миколаївської філії, Філія, Відповідач) вчиняло бездіяльність, у вигляді антиконкурентних дій органу адміністративно-господарського управління та контролю, які могли призвести до обмеження конкуренції на ринку надання послуг з проведення навантажувально-розвантажувальних робіт з використанням об'єктів портової інфраструктури в межах Миколаївського морського порту, про що було повідомлено ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» у заяві про порушення законодавства про захист економічної конкуренції від 26.10.2017р № 970.

За результатами розгляду справи № 2-26.215/1-2018 адміністративна колегія Миколаївського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України визнала бездіяльність МФ ДП «АМПУ», впродовж вересня-грудня 2017 року, яка полягає в непідтвердженні в системі МЕСПЛАН окремих заявок ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» на плани перевезень вантажів (завозу у порт), а також непідтвердження заявок зазначеного портового оператора на прийом суден до причалу № 9 Миколаївського морського порту, що створило перешкоди у господарській діяльності ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ», зокрема, унеможливило виконання ним зобов'язань перед контрагентами за укладеними договорами з перевалки вантажу, порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, антиконкурентними діями, що могли призвести до обмеження конкуренції, оскільки створили перешкоди для ведення господарської діяльності одного з учасників ринку, що є порушенням частини першої статті 15 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

Адміністративна колегія Миколаївського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України, розглянувши матеріали справи № 2-26.215/1-2018 про порушення МФ ДП «АМПУ» законодавства про захист економічної конкуренції передбаченого пунктом 3 статті 50 та частиною першою статті 15 Закону України «Про захист економічної конкуренції» та подання Відділу досліджень і розслідувань від 06.02.2019р. № 2-06/05-пв,

ВСТАНОВИЛА:

1. Процесуальні дії

- (1) Розпорядженням адміністративної колегії Миколаївського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України від 06.02.2018 року № 1-р розпочато розгляд справи № 2-26.215/1-2018 за ознаками вчинення порушення законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченого пунктом 3 статті 50 та частиною першою статті 15 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді вчинення

антиконкурентних дій органу адміністративно-господарського управління та контролю, які стосуються бездіяльності МФ ДП «АМПУ», впродовж вересня-грудня 2017 року, яка полягає в невідповідності в системі МЕСПЛАН окремих заявок ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» на плани перевезень вантажів (завозу у порт), а також невідповідності заявок зазначеного портового оператора на прийом суден до причалу № 9 Миколаївського морського порту, що створило перешкоди у господарській діяльності даного суб'єкта господарювання.

- (2) Миколаївським обласним територіальним відділенням Антимонопольного комітету України (надалі – Відділення, територіальне відділення) Відповідачеві надіслано наступні вимоги про надання інформації: від 16.11.2017р. № 2-292/80-1582; від 08.12.2017р. № 2-292/80-1691; від 06.12.2017р. № 2-292/80-1670; від 05.01.2018р. № 2-292/80-13; від 06.04.2018р. № 2-292/80-254, від 16.07.2018р. № 2-292/80-660.
- (3) Керуючись пунктом 19 Правил розгляду заяв і справ про порушення законодавства про захист економічної конкуренції, затверджених розпорядженням Антимонопольного комітету України від 19.04.1994 р. № 5, зі змінами і доповненнями, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 06.05.1994 р. за № 90/299 (надалі – Правила розгляду заяв і справ), Відділенням до матеріалів справи було приєднано заяву ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» від 05.02.2018р. № 96, у якій ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» повідомляє про антиконкурентні дії МФ ДП «АМПУ», які, на думку Заявника, призвели до монополізації ринку надання послуг з подачі та забирання вагонів, а також інших послуг, пов'язаних з обробкою вагонів, в межах Миколаївського морського порту, що, має своїм наслідком обмеження конкуренції та ущемлення інтересів Заявника, як суб'єкта господарювання-портового оператора, про що було складено відповідне подання від 05.05.2018 року № 1-06/61-пз.
- (4) Також, до матеріалів справи, у відповідності з листами Антимонопольного комітету України від 05.03.2018 року № 130-24/07-2743 та від 18.04.2018 року № 130-29/07-4755 були долучені матеріали звернень Заявника від 27.12.2017 року № 10506-К та від 12.03.2018 року № 3686, адресованих Службі безпеки України, з аналогічних питань, викладених у Заяві та спірних питань, пов'язаних з орендою державного майна, що використовується для ведення ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» власної господарської діяльності у Миколаївському морському порту.
- (5) Розпорядженням адміністративної колегії територіального відділення від 09.10.2018 року № 16-р дії державного підприємства «Адміністрація морських портів України» в особі Миколаївської філії на ринку надання послуг, пов'язаних з обробкою вагонів, в межах території Миколаївського морського порту, на якій розташовані залізничні під'їзні колії, які перебувають у господарському віданні МФ ДП «АМПУ», що можуть призводити до усунення конкуренції, що містять ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченого пунктом 3 статті 50, частиною першою статті 15 Закону України «Про захист економічної конкуренції», були виділені для розгляду в окремому справу № 2-26.215/15-2018.
- (6) 06.06.2018 року на адресу територіального відділення від ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» надійшов лист від 30.05.18 № 320, у якому Заявником було повідомлено про вирішення усіх суперечливих питань з МФ ДП «АМПУ» та відсутності будь-яких претензій до Відповідача у даній справі.
- (7) Листом від 20.02.2019р. № 64-02/286 Відповідачеві було направлено Подання з попередніми висновками у справі від 06.02.2019р. № 2-06/05-пв.
- (8) Листом від 22.02.2019р. № 64-02/298 ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» було направлено Подання з попередніми висновками у справі від 06.02.2019р. № 2-06/05-пв.

2. Заявник

- (9) Заявником у справі є **товариство з обмеженою відповідальністю «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» (ЄДРПОУ: 32655926; 54002, м. Миколаїв вул. Громадянський узвіз, 1/1)** (надалі – ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ, Товариство, Заявник, Компанія), що здійснює господарську діяльність на ринку надання послуг з проведення

навантажувально-розвантажувальних робіт з використанням об'єктів портової інфраструктури в межах Миколаївського морського порту.

Основним видом діяльності ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» є Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту код КВЕД 52.29.

- (10) Згідно державного Реєстру морських портів, опублікованого на офіційному сайті Державного підприємства «Адміністрація морських портів України», як суб'єкт господарської діяльності, є **Портовим оператором** та визначений Перевантажувальним терміналом; код терміналу: UANLVNMS. Перелік причалів: причал №9; код причалу: UANLV008. Балансоутримувач причалу: МФ ДП «АМПУ». Інформація щодо вказаного причалу міститься у Реєстрі гідротехнічних споруд: власник (балансоутримувач) ГТС, документ, що підтверджує право власності, користування: ДП «Адміністрація морських портів України» (Миколаївська філія); акт приймання-передачі майна від 13.06.2013, розподільчий баланс майна від 13.06.2013; призначення ГТС – вантажний; довжина: 208 м; проектна глибина: 10,5 м; стан задовільний; номер ГТС згідно з базою даних Регістра: ГТС-015; документи Регістра про придатність до експлуатації (номер Свідоцтва про придатність ГТС до експлуатації і строк його дії): СП-104-4-150-14; 11.06.2018.
- (11) Перелік послуг, які надає Заявник, будучи у статусі портового оператора: навантажувально-розвантажувальні роботи (далі – НРР), експедирування, агентування. ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» має укладений з МФ ДП «АМПУ» **договір про встановлення сервітугу від 10.07.2013р. № А6-А**, який надає Товариству право вільного та безперешкодного користування причалом № 9 та причальною інфраструктурою (залізничними та підкрановими коліями) для можливості здійснення Компанією навантажувально-розвантажувальних робіт через причали з використанням причальної інфраструктури.
- (12) Компанія, як портовий оператор, здійснює технічну експлуатацію портових споруд та гідротехнічних об'єктів, виконує вантажно-розвантажувальні роботи, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден, а також інші пов'язані з цим види господарської діяльності.

3. Відповідач

- (13) Відповідачем у справі є **державне підприємство «Адміністрація морських портів України» (м. Київ, код ЄДРПОУ 38727770, код КВЕД 52.22 Допоміжне обслуговування водного транспорту (основний)) в особі Миколаївської філії (м. Миколаїв, код ЄДРПОУ ВП: 38728444) державного підприємства «Адміністрація морських портів України».**
- (14) Відповідач здійснює свої повноваження відповідно до Закону України «Про морські порти України».
- (15) З 2013 року господарська діяльність у морських портах України врегульована на законодавчому рівні Законом України «Про морські порти України», яким визначено правові, економічні та організаційні основи діяльності в морських портах України. З прийняттям цього Закону були розгалужені функції регулювання, безпеки судноплавства та господарської діяльності, пов'язаної з обслуговуванням суден та обробленням вантажів.
- (16) Правові відносини між адміністрацією морських портів України та суб'єктами господарювання, які використовують або мають намір використовувати об'єкти портової інфраструктури врегульовано, зокрема, положеннями Закону України «Про морські порти України» та Кодексу торговельного мореплавства України (далі – КТМ).
- (17) Нормативно-правове регулювання відносин, що виникають у морських портах України, в тому числі, щодо порядку оформлення приходу суден до Миколаївського морського порту, здійснюється на підставі таких спеціальних законодавчих актів, зокрема:
1. Порядок оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 27.06.2013 № 430, зареєстрованим в Міністерстві юстиції

України 23.07.2013 за № 1230/23762 (далі – Порядок оформлення приходу суден, Порядок № 430).

2. Правила надання послуг у морських портах, затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 05.06.2013 № 348, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 05.08.2013 за № 1401/23933 (далі – Правила надання послуг у морських портах).

3. Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту, затверджене наказом Міністерства інфраструктури України від 27.03.2013 № 190, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 18.04.2013 за № 632/23164 (далі – Положення про капітана морського порту, Наказ № 190).

4. Правила технічної експлуатації портових гідротехнічних споруд, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.05.2005 № 257, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 13.10.2005 за № 1191/11471 (надалі – Правила технічної експлуатації гідротехнічних споруд).

5. Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 № 545, зареєстрованим в міністерстві юстиції України 23.03.2004 за № 353/8952.

6. Обов'язкові постанови по морським портам, зокрема Обов'язкові постанови по морському порту Миколаїв (надалі – Обов'язкові постанови по порту), затверджені наказом ДП «АМПУ» 13.12.2016 № 451 та зареєстровані в Головному територіальному управлінні юстиції у місті Києві за № 279/1592 (не опубліковані в Повідомленнях мореплавцям України згідно вимог частини п'ятої статті 17 Закону України «Про морські порти України», отже, як зазначено на офіційному сайті ДП «АМПУ», не є обов'язковими для виконання юридичними та фізичними особами, які перебувають в морському порту, у зв'язку з чим наразі не можуть бути застосовані).

7. Зводи звичаїв морських портів, зокрема Звід звичаїв морського порту Миколаїв, виданий на підставі наказу ДП «АМПУ» від 25.05.2015 № 92, засвідчений Торгово-промисловою палатою України 15.07.2015.

8. Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 № 904, зареєстроване в Міністерстві юстиції України 19.12.2003 за № 1193/8514.

9. Наказ Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013р. № 316 «Про портові збори», тощо.

(17) Частина перша статті 1 Закону України «Про морські порти України» містить визначення термінів, які вживаються у такому значенні:

- **адміністрація морських портів України** - державне підприємство, утворене відповідно до законодавства, що забезпечує функціонування морських портів, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань **безпосередньо і через свої філії, що утворюються в кожному морському порту** (адміністрація морського порту);

- **морський порт** - визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності;

- **акваторія морського порту (портова акваторія)** - визначена межами частина водного об'єкта (об'єктів), крім судового ходу, призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден;

- **територія морського порту** - частина сухопутної території України з визначеними межами, у тому числі штучно створені земельні ділянки.

- **морський термінал** - розташований у межах морського порту єдиний майновий комплекс, що включає технологічно пов'язані об'єкти портової інфраструктури, у тому числі причали, підйомно-транспортне та інше устаткування, які забезпечують навантаження-розвантаження та зберігання вантажів, безпечну стоянку та обслуговування суден і пасажирів;

- **об'єкти портової інфраструктури** - рухомі та нерухомі об'єкти, що забезпечують функціонування морського порту, у тому числі акваторія, гідротехнічні споруди, доки, буксири, криголами та інші судна портового флоту, засоби навігаційного обладнання та

інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден, інформаційні системи, перевантажувальне обладнання, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи, лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інші засоби, обладнання, інженерні комунікації, розташовані в межах території та акваторії морського порту і призначені для забезпечення безпеки мореплавства, надання послуг, забезпечення державного нагляду (контролю) в морському порту;

- **об'єкти портової інфраструктури загального користування** - акваторія, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи (до першого розгалуження за межами території порту), лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерні комунікації, інші об'єкти, що забезпечують діяльність двох і більше суб'єктів господарювання у морському порту;

- **операційна акваторія причалу (причалів)** - гідротехнічна споруда в межах портової акваторії, призначена для безпечного підходу суден до причалу та відходу від причалів, маневрування суден під час здійснення швартових операцій, а також маневрування суден між причалами;

- **портовий оператор (стивідорна компанія)** - суб'єкт господарювання, що здійснює експлуатацію морського терміналу, проводить вантажно-розвантажувальні роботи, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші пов'язані з цим види господарської діяльності;

- **причал** - гідротехнічна споруда, яка має швартовні та відбійні пристрої і призначена для стоянки та обслуговування суден, обслуговування пасажирів, у тому числі для їх посадки на судна і висадки з суден, проведення вантажно-розвантажувальних робіт;

- **рейд** - частина акваторії морського порту, що використовується для стоянки суден на якорі, у тому числі для ремонту суден, посадки (висадки) пасажирів, проведення вантажно-розвантажувальних робіт, в її незахищеній частині (зовнішній рейд) або в частині, захищеній повністю або частково огорожувальними гідротехнічними спорудами чи об'єктами природного походження (внутрішній рейд).

(18) Відповідно до частини першої статті 4 Закону України «Про морські порти України» функціонування та розвиток морських портів здійснюються за принципами:

- 1) об'єднання інтересів та діяльності держави в особі служби капітана морського порту, адміністрації морських портів України, інших державних підприємств, що забезпечують функціонування морського порту, та суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту;

- 2) збереження та утворення, зокрема на основі об'єднання майна приватної, державної та комунальної форм власності, єдиних майнових комплексів, розташованих у межах території та акваторії морського порту;

- 3) забезпечення конкуренції серед суб'єктів господарювання, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту;

- 4) розмежування адміністративних функцій щодо забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства і господарської (комерційної) діяльності;

- 5) розмежування функцій забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства;

- 6) забезпечення безпеки мореплавства та господарської діяльності, що провадиться у морському порту;

- 7) цільового використання портових зборів;

- 8) збереження у державній власності стратегічних об'єктів портової інфраструктури морського порту;

- 9) рівності прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, недопущення дискримінації у доступі до об'єктів портової інфраструктури загального користування.

(19) Частина четверта статті 10 Закону України «Про морські порти України» регламентує, що **загальний контроль** за дотриманням режиму перебування і переміщення в морському порту здійснює адміністрація морських портів України.

- (20) **Державне підприємство «Адміністрація морських портів України» (надалі – Адміністрація, ДП «АМПУ»)** є державним унітарним підприємством, створеним відповідно до **Закону України «Про морські порти України»**, що складається з центрального апарату (м. Київ), головного представництва (м. Одеса), та 13 філій в морських портах України. ДП «АМПУ» одне з найбільших державних підприємств, що має стратегічне значення для економіки і безпеки України.
- (21) Відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 04.03.2013р. №133-р «Про погодження пропозиції щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту», а також згідно з наказом Міністерства інфраструктури від 19.03.2013 №163 «Про заходи щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту, і створення державного підприємства «Адміністрація морських портів України» входить до сфери управління Міністерства інфраструктури України.
- (22) Отже, Адміністрація стала правонаступником стратегічних об'єктів інфраструктури українських морських портів і покликана створювати умови для залучення приватних інвесторів в портову галузь. Відповідно, ДП «АМПУ» виконує **покладені на неї Міністерством інфраструктури України та законодавством завдання та функції безпосередньо і через свої філії в кожному морському порту, одночасно сприяючи розвитку і конкурентоспроможності кожного з них.**
- (23) Відповідно до частини першої статті 15 Закону України «Про морські порти України» **адміністрація морських портів України утворюється з метою:**
- 1) утримання та забезпечення ефективного використання державного майна, переданого їй в господарське відання, у тому числі модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, розташованих у межах території та акваторії морського порту;
 - 2) надання послуг суднам на підходах і безпосередньо в акваторії морського порту для їх безпечного судноплавства, маневрування та стоянки;
 - 3) організації та забезпечення безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури державної власності, у тому числі гідротехнічних споруд, систем забезпечення безпеки мореплавства, розташованих у межах території та акваторії морського порту;
 - 4) організації та забезпечення безпеки мореплавства;**
 - 5) збору та обліку даних, що вносяться до Реєстру морських портів України;**
 - 6) організації розроблення та виконання плану розвитку морського порту, підготовки пропозицій щодо його вдосконалення;**
 - 7) організації та координації аварійно-рятувальних робіт;
 - 8) організації робіт з підйому затонулого майна в акваторії морського порту;
 - 9) забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища;
 - 10) забезпечення проведення робіт з ліквідації наслідків забруднення території та акваторії морського порту;
 - 11) надання допомоги потерпілим;
 - 12) визначення районів обов'язкового використання буксирів;
 - 13) справляння та цільового використання портових зборів;**
 - 14) координації своєї діяльності та діяльності капітана морського порту, лоцманської служби, власників морських терміналів, портових операторів, інших суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, у разі виникнення стихійного лиха, аварій, катастроф, інших надзвичайних ситуацій, що потребують взаємодії;**
 - 15) забезпечення створення рівних і конкурентних умов ведення господарської діяльності та отримання послуг у морському порту;**
 - 16) контролю і підтримання оголошених глибин.
- (24) Відповідно до пункту 7.14. Статуту ДП «АМПУ» до складу кожної адміністрації морських портів **входить служба капітана морського порту.** Службу капітана морського порту очолює капітан морського порту, який здійснює нагляд за мореплавством у морському порту.

- (25) Відповідно до статті 3 Кодексу торговельного мореплавства України держава здійснює регулювання торговельного мореплавства через центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, інші центральні органи виконавчої влади та національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту.
- (26) Згідно частини першої статті 13 Закону України «Про морські порти України» **державне регулювання діяльності в морському порту здійснюється Кабінетом Міністрів України**, центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, іншими центральними органами виконавчої влади в межах їх повноважень.
- (27) Відповідно до Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 р. № 460 (далі – Положення про Мінінфраструктури), Міністерство інфраструктури України (далі – Мінінфраструктури) є **центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України**. Мінінфраструктури є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах автомобільного, залізничного, **морського** та річкового транспорту, надання послуг поштового зв'язку, а також забезпечує формування та реалізацію державної політики, зокрема, у сфері розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури морського та річкового транспорту, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства, з питань безпеки на морському та річковому транспорті, а також державного нагляду (контролю) за безпекою на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості).
- (28) До основних завдань Мінінфраструктури, визначених пунктом 3 Положення про Мінінфраструктури належать, у тому числі: забезпечення формування та реалізація державної політики у сферах морського та річкового транспорту з питань державного нагляду (контролю) за безпекою на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості).
- (29) Відповідно до підпункту 13 пункту 4 Положення про Мінінфраструктури до покладених на нього завдань затверджує порядок: оформлення приходу суден у морський порт, видачі дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту (крім суден флоту рибної промисловості), скасування розпоряджень капітана морського порту (крім розпоряджень капітана морського рибного порту).
- (30) Згідно підпункту 31 пункту 4 Положення про Мінінфраструктури, останній затверджує положення: про службу регулювання руху суден; про капітана морського порту та службу капітана морського порту; про лоцмана - оператора служби регулювання руху суден.
- (31) Окрім того, Мінінфраструктури, згідно підпункту 37 пункту 4 Положення про Мінінфраструктури, затверджує правила: контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства; технічної експлуатації портових гідротехнічних споруд; плавання в зоні дії служби регулювання руху суден і порядок руху суден у такій зоні; надання послуг у морських портах;
- (32) Виходячи із зазначеного, на Мінінфраструктури покладається обов'язок забезпечення реалізації політики у сфері морського транспорту, у тому числі з питань державного нагляду за безпекою на морському транспорті.
- (33) Повноваження та обов'язки аналогічного змісту були закріплені за Мінінфраструктури, Положенням про Міністерство інфраструктури України, затвердженого Указом Президента України від 12.05.2011 року № 581/2011, діючого на час прийняття розпорядження Кабінету Міністрів України від 04.03.2013р. № 133-р., та наказу Мінінфраструктури від 19.03.2013 № 163, відповідно до положень яких були реорганізовані державні підприємства морського транспорту та утворено ДП «АМПУ».
- (34) Відповідно до частини третьої статті 15 Закону України «Про морські порти України» голова адміністрації морських портів України призначається на посаду та звільняється з посади центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує

державну політику у сферах морського і річкового транспорту. Керівник адміністрації морського порту (начальник морського порту) призначається на посаду та звільняється з посади центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, за поданням голови адміністрації морських портів України. Керівник адміністрації морського порту (начальник морського порту) діє на підставі положення про адміністрацію морського порту, яке затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

- (35) У відповідності до положень Закону України «Про морські порти України» та Кодексу торговельного мореплавства України саме **на адміністрацію морських портів, в особі ДП «АМПУ»**, покладається обов'язок забезпечення та нагляду за безпекою мореплавства. Вказані повноваження були закріплені законодавчо, а також делеговані ДП «АМПУ» розпорядженням Кабінету Міністрів України від 04.03.2013р. № 133-р та наказом Мінінфраструктури від 19.03.2013 № 163.
- (36) ДП «АМПУ» зареєстровано в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців 27.05.2013, номер запису: 1 074 136 0000 045716.
- (37) Підприємство діє на підставі Статуту (Нова редакція), затвердженого Наказом Міністерства інфраструктури України від 02.04.2018 №149.
- (38) Пунктом 2.1. Статуту зазначено, що Підприємство створено з метою, передбаченою статтею 15 Закону України «Про морські порти України» та встановленими чіткими цілями згідно з Порядком встановлення чітких цілей діяльності для державних унітарних підприємств та господарських товариств, у статутному капіталі яких більше 50 відсотків акцій (часток) належить державі, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 09 листопада 2016р. № 1052.
- (39) Відповідно до пункту 2.2. Статуту предметом діяльності Підприємства є, зокрема:
- організація та забезпечення безпеки мореплавства в межах акваторії морського порту;
 - організація та забезпечення безпечної експлуатації служб регулювання руху суден та річкових інформаційних служб;
 - організація лоцманського проведення суден на внутрішніх судноплавних шляхах;
 - ремонт та технічне обслуговування гідротехнічних споруд, під'їзних колій тощо;
 - розробка та впровадження заходів з питань забезпечення надання якісних та ефективних послуг з обслуговування пасажирів і багажу, обробки транспортних засобів у морських портах.
- (40) Пунктом 10.1. Статуту визначено, що основним показником фінансових результатів господарської діяльності Підприємства є прибуток.
- (41) Майно ДП «АМПУ» є державною власністю і закріплюється за ним на праві господарського відання. Здійснюючи право господарського відання, Підприємство володіє, користується та розпоряджається закріпленим за ним майном відповідно до вимог, передбачених законодавством України та цим Статутом.
- (42) Згідно пункту 3.2. Статуту Підприємство утворене шляхом виділу та приєднання з нижченаведених реорганізованих державних підприємств, стратегічних об'єктів портової інфраструктури, іншого майна, прав та обов'язків стосовно них відповідно до розподільчих балансів (роздільних актів (балансів) та є правонаступником реорганізованих державних підприємств у частині майна, прав та обов'язків відповідно до розподільчих балансів (роздільних актів (балансів) та актів приймання-передачі.
- (43) З огляду на вказане, в морському порту м. Миколаїв було утворено Миколаївську філію державного підприємства «Адміністрація морських портів України».
- (44) ДП «АМПУ» в особі МФ розташована за адресою: 54020, м. Миколаїв, вул. Заводська, 23, код ЄДРПОУ 38728444.
- (45) Відповідно до пункту 7.14. Статуту ДП «АМПУ» до складу кожної адміністрації морських портів входить служба капітана морського порту. Службу капітана морського порту очолює капітан морського порту, який здійснює нагляд за мореплавством у морському порту.

- (46) Наказом Міністерства інфраструктури України від 18 квітня 2014 року № 184 було затверджено Положення про Миколаївську філію державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (надалі – Положення).
- (47) Зазначеним Положенням визначено мету та предмет діяльності, юридичний статус, порядок використання майна, управління та інші питання діяльності МФ ДП «АМПУ».
- (48) Відповідно до пункту 1.2. Положення, МФ ДП «АМПУ» діє як філія Підприємства.
- (49) Згідно пункту 3.1. Філія є відокремленим підрозділом Підприємства, який не має статусу юридичної особи та здійснює від імені Підприємства частину господарської діяльності.
- (50) Відповідно до положень пункту 3.4. Положення, дії, які вчиняються Філією у встановленому законодавством України та цим Положенням порядку, вчиняються від імені Підприємства. Підприємство несе відповідальність за всіма зобов'язаннями Філії.
- (51) Пунктом 2.1. Положення визначено, що Філія створена з метою забезпечення функціонування морського порту Миколаїв (далі – Морський порт), організації та забезпечення безпеки мореплавства, утримання та ефективного використання державного майна, закріпленого за Філією та отримання прибутку.
- (52) Згідно пункту 2.2. Положення у межах території та акваторії Морського порту предметом діяльності Філії, зокрема є:
- надання послуг суднам на підходах і безпосередньо в акваторії Морського порту, а також між морськими портами для їх безпечного судноплавства, маневрування та стоянки, в тому числі лоцманських послуг, послуг служб регулювання руху суден, послуг із забезпечення безпечного проходження каналами, акваторіями тощо, що оплачуються портовими зборами, іншими зборами та платами;
 - утримання та забезпечення ефективного використання державного майна, закріпленого за Філією, у тому числі модернізація, ремонт, реконструкція та будівництво гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури;
 - забезпечення створення рівних і конкурентних умов ведення господарської діяльності та отримання послуг у Морському порту;
 - загальний контроль за дотриманням режиму перебування і переміщення в морських портах;
 - організація оперативного контролю та обліку руху транспортних засобів, вантажів, багажу, пасажирів в акваторії Морського порту та на об'єктах, закріплених за Філією.
- (53) Пунктом 4.5. Положення визначено, що Філія має право, у порядку, встановленому законодавством України, та у межах повноважень, передбачених цим Положенням та розпорядчими документами Підприємства, зокрема:
- укладати з фізичними та юридичними особами договори, що не суперечать законодавству України, Статуту Підприємства, а також предмету діяльності Філії;
 - планувати свою господарську діяльність і визначати перспективи розвитку, виходячи із основних економічних показників, наявності попиту роботи, послуги, що провадяться/надаються в Морському порту.
- (54) Згідно пункту 4.6. Положення Філія зобов'язана, у тому числі, забезпечувати конкурентоспроможність Морського порту та сприяти розвитку в Морському порту підприємницької діяльності.
- (55) Виходячи із мети та предмету діяльності, Миколаївська філія ДП «АМПУ» надає в межах території та акваторії Морського порту різного виду послуги.
- (56) Відповідно до пункту 7.14. Статуту ДП «АМПУ» до складу кожної адміністрації морських портів входить служба капітана морського порту. Службу капітана морського порту очолює капітан морського порту, який здійснює нагляд за мореплавством у морському порту.
- (57) Порядок організації судноплавства в акваторії морського порту регламентовано, зокрема статтею 14 Закону України «Про морські порти України». Частиною першою цієї статті Закону унормовано, що організація судноплавства в акваторії морського порту здійснюється на основі розподілу функцій забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства.

- (58) Згідно частини другої статті 14 Закону України «Про морські порти України» нагляд за мореплавством у морському порту здійснюється капітаном морського порту, який очолює службу капітана морського порту.
- (59) Повноваження, порядок призначення та інші питання щодо функціонування капітана морського порту, служби капітана морського порту визначаються Кодексом торговельного мореплавства України (частина третя статті 14 Закону).
- (60) Безпека мореплавства в акваторії морського порту забезпечується адміністрацією морських портів України, власниками морських терміналів і гідротехнічних споруд, судновласниками, іншими суб'єктами господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, відповідно до законодавства і правил, визначених обов'язковими постановами по порту (частина четверта статті 14 Закону України «Про морські порти України»).
- (61) Відповідно до положень статті 75 Кодексу торговельного мореплавства України державний нагляд за безпекою мореплавства у морському порту, на підходах до нього та в суміжних акваторіях здійснюється капітаном морського порту. Межі зони нагляду, на яку поширюються повноваження капітана морського порту щодо здійснення ним державного нагляду за безпекою мореплавства, визначаються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському і річковому транспорті.
- (62) Наказом Державної інспекції України з безпеки на морському та річковому транспорті від 23.07.2014 № 331 «Про визначення зон нагляду за безпекою мореплавства» визначено межі зони нагляду, на яку поширюються повноваження Капітана морського порту Миколаїв у частині здійснення ним державного нагляду за безпекою мореплавства.
- (63) Пунктом 2.6. Обов'язкових постанов по порту унормовано, що межі зони нагляду, на яку поширюються повноваження Капітана морського порту Миколаїв у частині здійснення ним державного нагляду за безпекою мореплавства, визначено Наказом Державної інспекції України з безпеки на морському та річковому транспорті від 23.07.2014р. № 331 «Про визначення зон нагляду за безпекою мореплавства».
- (64) 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.
- (65) До функцій капітана морського порту, згідно положень статті 78 КТМ, належить зокрема:
- державний нагляд за дотриманням законодавства і правил мореплавства;
 - розгляд справ про адміністративні правопорушення і накладення адміністративних стягнень;
 - реєстрація суден у Державному судновому реєстрі України, Судновій книзі України і видача суднових документів, якщо інше не передбачено законодавством;
 - видача документів, зазначених у статті 51 цього Кодексу;
 - перевірка суднових документів, дипломів і кваліфікаційних свідоцтв;
 - видача посвідчень моряка особам, які входять до складу суднового екіпажу;
 - нагляд за дотриманням вимог щодо порядку заходження суден у морський порт і виходу з морського порту;
 - нагляд за дотриманням вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища;
 - оформлення приходу суден у морський порт і виходу з морського порту.
- (66) Згідно статті 85 КТМ під час перебування в морському порту будь-яке судно зобов'язане дотримувати чинних законів і правил України, у тому числі тих, що стосуються безпеки порту і судноплавства в порту, митного, прикордонного, санітарного (фітосанітарного) режимів, лоцманського проведення, буксирування, рятувальних і суднопіднімальних робіт, якірної стоянки і надання місць біля причалів, навантаження і вивантаження вантажів, посадки і висадки людей, послуг, пов'язаних з навантажувально-розвантажувальними роботами, і будь-яких інших портових послуг, портових зборів, запобігання забрудненню навколишнього природного середовища.

- (67) Згідно положень пунктів 2.2. та 3.1. Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затвердженого Наказом від 27.06.2013 № 430, оформлення приходу суден у морський порт та вихід з порту **здійснюється капітаном морського порту.**
- (68) Відповідно до пункту 1.1. Наказу № 190, яким встановлено порядок діяльності капітана морського порту та служби капітана морського порту в частині здійснення ними нагляду та забезпечення безпеки мореплавства у морському порту, на підходах до нього та в суміжних акваторіях, капітан морського порту очолює службу капітана морського порту (далі – Служба), яка входить до складу адміністрації морських портів України.
- (69) Згідно положень пункту 2.1. Наказу № 190 до функцій капітана морського порту, зокрема належить:
- Нагляд за дотриманням законодавства і правил мореплавства, а також міжнародних договорів України щодо мореплавства, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.
 - Перевірку судових документів, дипломів, кваліфікаційних свідоцтв командного складу та членів екіпажів суден.
 - Нагляд за дотриманням вимог щодо порядку заходження суден у морський порт і виходу з морського порту.
 - Нагляд за дотриманням вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища.
 - Оформлення приходу суден у морський порт і виходу з морського порту в порядку, встановленому чинним законодавством.
 - Нагляд та контроль за підприємствами, що надають лоцманські послуги, і службою регулювання руху суден у межах акваторії морського порту.
 - Нагляд та контроль за криговим проведенням суден на підходах до морського порту і в межах його акваторії.
 - Облік та розслідування аварійних морських подій в установленому порядку.
 - Контрольний огляд суден з метою перевірки судових документів, установлення відповідності судовим документам основних характеристик судна, а також перевірки виконання вимог щодо укомплектування судового екіпажу.
 - Нагляд за дотриманням вимог щодо: належного технічного стану причалів, у тому числі швартовного та відбійного обладнання; відповідності технічного стану суден вимогам законодавства; справного стану та належного функціонування засобів навігаційного обладнання в порту і на підходах до нього; отримання капітанами суден, які готуються до виходу з порту, навігаційної і гідрометеорологічної інформації.
 - Контроль за дотриманням вимог законодавства і міжнародних договорів України щодо безпечного морського перевезення пасажирів, вантажів.
 - Перегляд документів, що містять інформацію про вантаж, з метою його безпечного морського перевезення суднами, які завантажуються в порту.
 - Видача дозволів на підняття майна, що затонуло в морі, а також на проведення будівельних робіт щодо гідротехнічних споруд у межах території та акваторії морського порту.
 - Погодження обов'язкових постанов по порту, які належать до компетенції капітана порту.
- (70) Отже, оформлення приходу суден у морський порт і виходу з морського порту – **законодавчо визначена функція капітана морського порту**, який є посадовою особою, уповноваженою на здійснення державного нагляду за мореплавством у морському торговельному порту України.
- (71) Розділом 3 Наказу № 190 визначено права та обов'язки капітана морського порту. Пунктом 1.3. Наказу № 190 передбачено, що межі зони нагляду, на яку поширюються повноваження капітана морського порту щодо здійснення ним нагляду за безпекою мореплавства, визначаються наказом Укртрансбезпеки.
- (72) 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.

- (73) Служба повинна забезпечувати цілодобовий нагляд за безпекою мореплавства у морському порту, на підходах до нього та в суміжних акваторіях.
- (74) Враховуючи наведене, капітан кожного судна, яке заходить до Миколаївського морського порту та судна, яке здійснює вихід з нього, має дотримуватись процедури, визначеної положеннями вищенаведених нормативно-правових актів, якими, зокрема передбачено оформлення відповідних дозвільних документів.
- (75) Правила приймання суден під обробку у морському порту Миколаїв визначені розділом V Зводу звичаїв морського порту Миколаїв, затвердженого наказом голови ДП «АМПУ» від 25.05.2015 № 92 (далі – Звод звичаїв), що встановлює правила надання послуг, обслуговування суден і пасажирів, що склалися і тривалий час застосовуються на практиці в морському порту Миколаїв.
- (76) Відповідно до пункту 5.1. розділу V Зводу звичаїв, капітани суден (судновласники) безпосередньо, або через судових агентів, зобов'язані письмово повідомляти Адміністрацію порту шляхом надання попереднього нотісу про підхід судна в терміни, визначені Обов'язковими постановами. Інформація капітана (судновласника) повинна містити відомості в обсязі, визначеному в Обов'язкових постановах по порту (пункт 5.2.). Про всі затримки судна, які можуть викликати недотримання судном заявлених термінів передбачуваного прибуття, капітан судна зобов'язаний негайно повідомити Адміністрації порту через агента (пункт 5.3.).
- (77) Адміністрація порту і портовий оператор (надалі – ПО) підтверджують отримання інформації, повідомляють капітану судна (агенту) умови лоцманського проведення в морському порту Миколаїв, причал швартування чи місце якорної стоянки на рейді та заплановану дату постановки судна до причалу (пункт 5.4. Обов'язкових постанов по порту).
- (78) Прийом суден у морський порт Миколаїв під обробку та інші операції проводиться на підставі укладених договорів (угод) та здійснюється **тільки після попереднього узгодження з ПО та Адміністрацією порту (пункт 5.6. Обов'язкових постанов по порту).**
- (79) **Підтверджені судна включаються головною диспетчерською Адміністрації порту в графік підходу суден під обробку, виходячи із заявленої дати приходу суден і запланованого часу обробки суден (пункт 5.7. Обов'язкових постанов по порту).**
- (80) ПО надають до головної диспетчерської Адміністрації порту заявки про терміни готовності вантажних партій під навантаження по конкретному судну не пізніше, ніж за добу до дати очікуваного підходу судна (пункт 5.8. Обов'язкових постанов по порту).
- (81) Постановка суден під обробку здійснюється з урахуванням підтверджених дат лейкен, черговості підходу суден і наявності вільних причалів для здійснення перевалки вантажів. **Адміністрація порту за узгодженням з ПО має право при відсутності вантажних документів чи неповній комплектації судової партії судно під обробку не ставити.** Як виняток, з дозволу головної диспетчерської Адміністрації порту, дозволяється швартування таких суден до причалів у разі надання морським агентом гарантійного листа на оплату стоянки біля причалу та оплати швартової операції, пов'язаної з перешвартуванням судна до вільного причалу, на зовнішній рейд за вказівкою головної диспетчерської Адміністрації порту (пункт 5.10. Обов'язкових постанов по порту).
- (82) Таким чином, вищенаведені положення законодавства покладають на державне підприємство «Адміністрація морських портів України» обов'язки щодо забезпечення безпеки мореплавства в акваторії морського порту Миколаїв, при цьому, службою капітана морського порту, яка входить до складу адміністрації морських портів – ДП «АМПУ» забезпечується нагляд за безпекою мореплавства. Дані обов'язки реалізуються ДП «АМПУ» в кожному морському порту України через створені з цією метою філії, шляхом визначення процедури оформлення приходу/виходу суден в порт, регулювання руху суден, їх постановки до причалів, здійснення обробки суден, а також надання послуг суднам в акваторії морського порту. Разом з тим, положення нормативно-правових актів, у тому числі, Наказу № 190 наділяють капітана морського порту **функціями нагляду за дотриманням законодавства і правил мореплавства в морських портах України.**

- (83) **Отже, прихід судна у Миколаївський морський порт та надання дозволу на прийом судна під обробку здійснюються з дозволу Адміністрації порту.**
- (84) Розділом IV Правил надання послуг у морських портах регламентовано порядок завезення вантажів у морський порт.
- (85) Згідно пункту 4.1. цих Правил заявки на завезення в морський порт вантажу шляхами, що знаходяться на балансі (у користуванні) адміністрації морського порту, або шляхами, які є об'єктами портової інфраструктури загального користування державної форми власності, або згідно з договорами, укладеними між адміністрацією морського порту і перевізником (замовником, відправником), погоджуються з адміністрацією морського порту.
- (86) Виходячи із пункту 4.2. Правил надання послуг у морських портах, **замовник зобов'язаний узгоджувати завезення у морський порт вантажів з портовим оператором (оператором терміналу) до відвантаження вантажу з пункту відправлення, а також з адміністрацією морського порту, якщо завезення вантажу в морський порт виконується шляхами, що знаходяться на балансі (користуванні) в адміністрації морського порту, або шляхами, які належать до об'єктів портової інфраструктури загального користування державної форми власності, або згідно з договорами, укладеними між адміністрацією морського порту і перевізником (замовником, відправником).**
- (87) Планування робіт щодо завезення, вивезення вантажів та обслуговування суден здійснюється згідно зі зводом звичаїв морського порту (пункт 4.9 Правил надання послуг у морських портах).
- (88) При плануванні своєї діяльності у морському порту портові оператори (далі - ПО) (оператори терміналів) зобов'язані додержуватись положень зводу звичаїв морського порту (пункт 4.10. Правил надання послуг у морських портах).
- (89) Розділ III Зводу звичаїв морського порту Миколаїв (надалі – Звод звичаїв) регламентує правила планування роботи в морському порту Миколаїв.
- (90) Так, пунктом 3.1. Зводу звичаїв передбачено, що щоденно, до 11:30 головною диспетчерською Адміністрації порту, на підставі наданих змінно-добових планів (далі – ЗДП) роботи ПО та Підприємств (суб'єктів господарювання будь-якої форми власності, діяльність яких пов'язана з обслуговуванням транспортних засобів, пасажирів, вантажів у межах морського порту Миколаїв), з урахуванням гідрометеорологічного прогнозу погоди та технічних характеристик суден складається ЗДП роботи в морському порту Миколаїв, за яким планується постановка і обробка суден, залізничного рухомого складу, вантажів що завозяться або вивозяться автомобільним транспортом. **Узгоджений ЗДП є обов'язковим для всіх ПО та підприємств, які діють на території морського порту Миколаїв. На підставі ЗДП складається план швартових операцій (робіт), який узгоджується зі службою капітана морського порту Миколаїв та лоцманською службою.**
- (91) Згідно пункту 3.2. Зводу звичаїв затверджений Адміністрацією порту ЗДП є обов'язковим для виконання всіма ПО та підприємствами, які здійснюють господарську діяльність в морському порту Миколаїв.
- (92) Відповідно до пункту 5.6. Зводу звичаїв прийом суден у морський порт Миколаїв під обробку та інші операції проводиться на підставі укладених договорів (угод) та здійснюється **тільки після попереднього узгодження з портовим оператором та Адміністрацією порту.**
- (93) **Підтверджені судна включаються головною диспетчерською Адміністрації порту в графік підходу суден під обробку виходячи із заявленої дати приходу суден і запланованого часу обробки суден.**
- (94) Пункт 4.2.1 розділу 4 Положення про порядок координації та взаємодії підрозділів Миколаївської філії ДП «АМПУ» з Портовим оператором» ПК18-14/01-11, затвердженого начальником МФ ДП «АМПУ» 29.10.2013р., передбачає, що відділ обліку руху вантажів приймає заявки від Портового оператора на завезення вантажів залізничним транспортом на плановий місяць і **за розпорядженням начальника Адміністрації виконує узгодження заявок в програмному забезпеченні АС «МЕСПЛАН», вносить плани завезення вантажу залізничним транспортом в СІЗОВД (система інформаційного**

забезпечення основної виробничої діяльності) Адміністрації, а також планує в програмному забезпеченні АС «МЕСПЛАН» щодобове навантаження вагонів Вантажовідправниками на адресу морського порту Миколаїв/Портового оператора.

- (95) Згідно пункту 4.1.1. цього Положення до функцій диспетчерської порту відноситься приймання заявки від портового оператора для узгодження і коригування місячних планів, пов'язаних з обробкою вантажів по номенклатурі; здійснення координації дій і роботи підрозділів Адміністрації щодо надання послуг Портовому оператору згідно із заявками; визначення порядку суднозаходу і черговості обробки суден.
- (96) Пунктом 4.1.3. Положення визначено, що Портовий оператор, Замовник за 10 днів письмово інформує про підхід судна, варіанти його обробки, з наданням заявок про постановку до причалу.
- (97) Пунктом 4.1.2. Положення передбачено, що **головний диспетчер порту узгоджує із Замовником та Портовим оператором графіки заходу суден до Морського порту Миколаїв.**
- (98) Необхідність отримання відповідних погоджень/підтверджень від Адміністрації регламентується, у тому числі статусом Портового оператора. Іншим чином здійснити завезення вантажу на територію Порту та постановку судна до причалів, у тому числі причалу №9, без погоджень Адміністрації – неможливо.
- (99) Відносини щодо подачі/приймання вагонів до морського порту Миколаїв з експортними, імпорнтними і транзитними вантажами, що перевозяться за участю морського і залізничного транспорту, **врегульовано договором про обробку вагонів з вантажами, укладеним між Одеською залізницею та ДП «Миколаївський морський торговельний порт» від 23.04.2013р. № 4/97/62-р (зі змінами та доповненнями) (надалі – Договір про обробку вагонів).**
- (100) Згідно пункту 4.1 цього Договору місячне планування роботи Порту і Станції з перевезення експортних, імпорнтних і транзитних вантажів здійснюється відповідно до Правил планування перевезень вантажів з урахуванням переробної спроможності згідно ЄТП роботи Станції і Порту, зайнятості складських ємностей, підходу суден і наявності вагонів, призначених на фронти розвантаження.
- (101) Залізниця і Порт можуть відмовити в завізі експортного і транзитного вантажу, виходячи із наведених вище умов.
- (102) Порт і Залізниця щомісячно не пізніше 25 числа узгоджують обсяги завою вантажів на наступний місяць окремо за кожною номенклатурою. Обсяги завою вантажів на наступний місяць узгоджуються Укрзалізницею і підтверджується **Портом та Залізницею через АС Месплан.**
- (103) Узгодження додаткового завою вантажів здійснюється Укрзалізницею за згодою Порту та Залізниці призначення в системі АС Месплан (пункт 4.2. договору).
- (104) Відповідно до підпункту 8.2.5. пункту 8.2. Договору про обробку вагонів, **Порт зобов'язується погоджувати план завезення вантажів та календарний графік навантаження за умови реєстрації експедиторів (контрагентів) в автоматизованій системі залізничного транспорту.**
- (105) У відповідь на вимогу Відділення від 16.11.2017 року № 2-292/80-1582 МФ ДП «АМПУ» (лист від 07.12.2017 № 18-09/7835) навела, із посиланням на нормативно-правовий акт (абзац, пункт, статтю) усі випадки, у яких **Миколаївська філія ДП «АМПУ» здійснює погодження, підтвердження, надає дозвіл (зокрема які дії, операції, документи погоджуються):**
- погодження лоцманської проводки судна відповідно до Правил плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 01.08.2007 № 655;
 - надання дозволу на вихід судна з порту, що передбачено розділом 3 Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27.06.2013 № 430;

- погодження перетяжки судна з одного причалу на інший відповідно до п. 8.2.1 Зводу звичаїв Миколаївського морського порту;
 - узгодження змінно-добового плану роботи морського порту (п. 3.1 Зводу звичаїв Миколаївського морського порту);
 - узгоджується план швартовних операцій (п. 3.1 Зводу звичаїв Миколаївського морського порту);
 - узгодження прийому суден у морський порт та постановки до причалу (п. 5.6 Зводу звичаїв Миколаївського морського порту);
 - **погодження заявок в АС МЕСПЛАН відповідно до розділу 7 Правил планування перевезень вантажів, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 09.12.2002 № 873, п. 4.1 Правил надання послуг у морських портах України, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 05.06.2013 № 348;**
 - капітан порту визначає час і порядок прямування суден через лід, а також кількість суден, що проводяться одночасно відповідно до п. 5.16 Правил льодового проведення суден, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 12.03.2011 № 14;
 - погодження графіку подання автотранспорту при вивезенні вантажів з порту, відповідно до п. 13.4 Правил надання послуг у морських портах України, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 05.06.2013 № 348;
 - підтверджує дозвіл на захід до порту суден внутрішнього або змішаного плавання (за винятком пасажирських суден та суден, що перевозять небезпечні вантажі), які здійснюють каботажні перевезення водами акваторій Миколаївського та Херсонського морських портів, Херсонського морського каналу, Бузько-Дніпровсько-лиманського каналу, першого і другого колін каналу акваторії порту Миколаїв і Спаського каналу відповідно до п. 2.2 Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27.06.2013 № 430;
 - підтверджує отримання інформації від капітана або агента судна щодо його прийому згідно з п. 5.4 Зводу звичаїв Миколаївського морського порту;
 - узгодження буксирувальних операцій відповідно до п. 7.1.3 Обов'язкових постанов по порту.
- (106)** Таким чином, саме на ДП «АМПУ» покладаються обов'язки щодо процесу організації операцій з вантажами, зокрема, підтвердження постановки під обробку суден, узгодження графіків заходу суден та погодження заявок на завезення вантажів залізничним транспортом.
- (107)** Відповідно до абзацу дев'ятого статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції» органи адміністративно-господарського управління та контролю – суб'єкти господарювання, об'єднання, інші особи в частині виконання ними функцій управління або контролю в межах делегованих їм повноважень органів влади чи органів місцевого самоврядування.
- (108)** Суб'єктом, який наділений владними повноваженнями може виступати орган державної влади, орган місцевого самоврядування, їх посадова чи службова особа, інший суб'єкт при здійсненні ними публічно-владних управлінських функцій на підставі законодавства, в тому числі на виконання делегованих повноважень.
- (109)** ДП «АМПУ» було створене, відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 04.03.2016 року № 133-р «Про погодження пропозиції щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту», а також згідно з наказом Міністерства інфраструктури від 19.03.2013 № 163 «Про заходи щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту, і створення державного підприємства «Адміністрація морських портів України», з метою забезпечення функціонування морських портів України та діє на підставі Закону України «Про морські порти України».
- (110)** Відповідно до пункту 7 наказу Міністерства інфраструктури України від 19.03.2013 № 163, після проведення державної реєстрації Адміністрації морських портів України головами Комісій було передано, а головою Адміністрації морських портів України

прийнято на баланс майно, **права та обов'язки** державних підприємств морського транспорту, що реорганізуються, згідно із затвердженими Міністерством розподільчими балансами та актами приймання-передачі.

- (111) Отже, Адміністрація стала не лише правонаступником стратегічних об'єктів інфраструктури українських морських портів, але й **покликана забезпечити функціонування морських портів, реалізуючи визначені Законом України «Про морські порти України» та іншими нормативно-правовими актами обов'язки із забезпечення безпеки мореплавства та організації процедури завою вантажів для обробки на територію Миколаївського морського порту, як морськими, так і залізничними шляхами.** Відповідно, ДП «АМПУ» виконує покладені на неї Міністерством інфраструктури України визначені Законом України «Про морські порти України» завдання та функції безпосередньо і через свої філії в кожному морському порту, одночасно сприяючи розвитку конкурентоспроможності суб'єктів господарювання, які здійснюють господарську діяльність в морських портах України. Разом з тим, на баланс МФ ДП «АМПУ», відповідно до укладеного Розподільчого балансу ДП «Миколаївський морський торговельний порт» та ДП «Адміністрація морських портів України» від 13.06.2013 року, складеного на виконання наказу Міністерства інфраструктури України від 19.03.2013 № 163 «Про заходи щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту та утворення державного підприємства «Адміністрація морських портів України», було передано не лише майно ДП «ММТП», але й ряд зобов'язань відповідно до укладених ДП «ММТП» договорів з контрагентами, що засвідчується наданими листом МФ ДП «АМПУ» від 27.04.2018 № 18-01-02.01-2747 Актами приймання-передачі.
- (112) Таким чином, комплексно-правовий аналіз вищенаведених законодавчих норм свідчить, що ДП «АМПУ» є органом адміністративно-господарського управління та контролю у розумінні Закону України «Про захист економічної конкуренції», тобто на нього поширюється дія цього Закону.

4. Опис ринку, на якому відбулося (або є така можливість) обмеження конкуренції

- (113) Територіальним відділенням у відповідності з положеннями Методики визначення монопольного (домінуючого) становища суб'єктів господарювання на ринку, затвердженої розпорядженням Антимонопольного комітету України від 05.03.2002р. № 49-р, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 01.04.2002р. за № 317/6605 (далі – Методика) було проведено дослідження стану конкуренції **на ринку надання послуг з проведення навантажувально-розвантажувальних робіт з використанням об'єктів портової інфраструктури в межах Миколаївського морського порту.**
- (114) У відповідності до Методики перелік товарів щодо яких має визначатись становище суб'єкта господарювання, складається з товарів (товарних груп), які обертаються в Україні чи на відповідній частині її території і які мають для продавців (постачальників, виробників), покупців (споживачів, користувачів) ознаки одного (подібного, аналогічного) товару (товарної групи).
- (115) Положення пункту 2.1. Правил надання послуг у морських портах надають визначення наступним термінам:
- вантажні операції – навантаження, вивантаження й перевантаження вантажу, завантаження і розвантаження транспортного засобу;
 - вантажовідправник – фізична особа, фізична особа - підприємець або юридична особа, яка відправляє вантаж на свою адресу або на адресу іншої особи та вказана в якості відправника в транспортному (перевізному) документі, або інша особа (у тому числі експедитор), що діє від імені вантажовідправника в межах наданих повноважень та відправляє вантаж;
 - вантажовласник – фізична особа, фізична особа - підприємець або юридична особа, якій на праві власності або на інших законних підставах належить вантаж, що підтверджується відповідними документами;

- вантажоодержувач – фізична особа, фізична особа - підприємець або юридична особа, яка вказана в якості одержувача в транспортному (перевізному) документі, або інша особа (у тому числі експедитор), що діє від імені одержувача в межах наданих повноважень та має право одержувати вантаж;
 - генеральний вантаж – вантаж, кількість якого визначена кількістю місць, у тому числі різноманітні одиничні вантажі, металопродукція всіх видів, рухома техніка (самохідна чи несамохідна, на колісному чи гусеничному ході), залізобетонні вироби та конструкції, вантажі в контейнерах, контейнери, тарно-штучні вантажі, вантажі в транспортних пакетах, великогабаритні та великовагові вантажі, металобрухт;
 - договір про надання послуг з вантажних операцій (далі - договір перевалки) – договір між портовим оператором або оператором терміналу та замовником, яким визначаються умови надання послуг з вантажних операцій в морському порту;
- (116)** Відповідно пунктів 3.1, 3.2, 3.3 Правил надання послуг у морських портах, навантажувально-розвантажувальні роботи в морському порту за замовленням замовника здійснюють портові оператори, з правом надавати окрім іншого послуги з навантаження, вивантаження, технологічного накопичення, складських операцій вантажу.
- (117)** Виходячи із пункту 4.1. Правил надання послуг у морських портах, портовий оператор (оператор терміналу) визначає обсяг і строки завезення в морський порт вантажу на підставі поданої заявки замовником згідно з договором перевалки та з урахуванням:
1. умов чинних договорів, укладених портовим оператором (оператором терміналу) з перевізниками, адміністрацією морського порту;
 2. норм і строків технологічного накопичення, установлених у договорах перевалки, щодо кожного виду вантажу;
 3. норм обробки транспортних засобів;
 4. обов'язкових постанов по порту;
 5. зводу звичаїв морського порту;
 6. Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06 квітня 1998 року № 457.
- (118)** Виходячи із наведених у Законі України «Про морські порти України» положень, для здійснення навантажувально-розвантажувальних робіт у морському порту використовуються, зокрема, такі об'єкти портової інфраструктури, як акваторія та причали. При цьому, проведення таких робіт без використання даних об'єктів портової інфраструктури в межах морського порту неможливе. Таким чином, суб'єкт господарювання, який виявив намір здійснити навантажувально-розвантажувальні роботи, які, зокрема, пов'язані із навантаженням, вивантаженням або ж перевантаженням вантажів з одного виду транспорту на інший використовує відповідні об'єкти портової інфраструктури.
- (119)** Отже, товаром, у відповідності з положеннями Методики, є послуги з проведення навантажувально-розвантажувальних робіт з використанням об'єктів портової інфраструктури.
- (120)** Надавачами (продавцями) даних послуг є суб'єкти господарювання, які мають право доступу до об'єктів портової інфраструктури, розташованих в межах Миколаївського морського порту. Територіальним відділенням було з'ясовано, що протягом 2016-поточного періоду 2019 років НРР з використанням причалів у Миколаївському морському порту здійснюють такі суб'єкти господарювання: ТОВ «Дунайська судноплавно-стівдорна компанія», ТОВ «Стівдорна Компанія Нікмет-Термінал», ТОВ ТД «Морепродукт», Філія ПАТ «Державна продовольчо-зернова корпорація України» Миколаївський портовий елеватор», ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ», ТОВ «Южная Стівдорінг Компані Лімітед», ТОВ «Стівдорна інвестиційна компанія», ТОВ «Нова європейська компанія», ТОВ «Європейська транспортна стівдорна компанія», ТОВ «Грінтур-ЕКС», ТОВ «Евері», ТОВ «Глобал-Інвест», ТОВ «Миколаївський глиноземний завод». Також дані суб'єкти господарювання можуть здійснювати навантажувально-розвантажувальні роботи на морських суднах за схемою «борт-борт».

- (121) Окрім того, як було з'ясовано територіальним відділенням та повідомлено Заявником, послуги з виконання навантажувально-розвантажувальних робіт можуть надаватись їх замовником без використання причалів морського порту, **у спосіб проведення НРР за схемою «борт-борт» в акваторії порту.** Такий спосіб протягом 2016-березень 2019 років НРР використовували наступні суб'єкти господарювання: ПрАТ «АСК «Укррічфлот», ТОВ «Сервіс Транс» та ТОВ СП «Нібулон».
- (122) **Основними споживачами (покупцями)** послуг з проведення навантажувально-розвантажувальних робіт з використанням об'єктів портової інфраструктури є вантажовласники, морські агенти, експедиторські компанії, та інші суб'єкти господарювання, які мають потребу у здійсненні НРР.
- (123) У відповідності до пунктів 5.1.-5.3. Методики товарні межі ринку визначаються шляхом формування групи взаємозамінних товарів (товарних груп), у межах якої споживач за звичайних умов може легко перейти від споживання одного товару до споживання іншого.
- (124) Формування групи взаємозамінних товарів (товарних груп) здійснюється з переліку товарів, які мають для продавців (постачальників, виробників), покупців (споживачів, користувачів) ознаки одного (подібного, аналогічного) товару (товарної групи), за показниками взаємозамінності, якими зокрема є:
- подібність призначення споживчих властивостей, умов використання тощо;
 - подібність фізичних, технічних, експлуатаційних властивостей і характеристик, якісних показників тощо;
 - наявність спільної групи споживачів товару (товарної групи);
 - відсутність суттєвої різниці в цінах;
 - взаємозамінність товарів (товарної групи) з точки зору їх виробництва, тобто здатності виробників запропонувати нові товари на заміну існуючих.
- (125) Враховуючи специфічний характер проведення навантажувально-розвантажувальних робіт, що полягає у неможливості їх проведення без використання об'єктів портової інфраструктури, вищенаведені послуги не мають заміників. Отже, за таких обставин товарними межами ринку є **послуги з проведення навантажувально-розвантажувальних робіт з використанням об'єктів портової інфраструктури.**
- (126) Територіальні (географічні) межі досліджуваного ринку, з урахуванням вимог розділу 6 Методики, визначені шляхом установаження мінімальної території, за межами якої, з точки зору споживачів, придбання товарів (товарної групи), що належать до групи взаємозамінних товарів (товарної групи), є неможливим або недоцільним.
- (127) **Територіальними межами** задоволення попиту споживачів послуг з проведення навантажувально-розвантажувальних робіт з використанням об'єктів портової інфраструктури, є межі Миколаївського морського порту, в яких розташовані об'єкти портової інфраструктури.
- (128) Згідно пункту 7.1. Методики часові межі ринку визначаються як проміжок часу (як правило - рік), протягом якого відповідна сукупність товарно-грошових відносин між продавцями (постачальниками, виробниками) і споживачами утворює ринок товару із сталою структурою.
- (129) **Часовими межами ринку послуг** з проведення навантажувально-розвантажувальних робіт з використанням об'єктів портової інфраструктури визначено проміжок часу протягом 2016-березня 2019 років.
- (130) **Бар'єрами доступу на ринок** є адміністративні бар'єри, пов'язані з необхідністю укладення договірних відносин з ДП «АМПУ», предметом яких є надання права доступу (або використання) до об'єктів портової інфраструктури Миколаївського морського порту. Окрім того, вхід на даний ринок характеризується наявністю економічних бар'єрів, пов'язаних з необхідністю понесення значних фінансових витрат на організацію процесу проведення навантажувально-розвантажувальних робіт, купівлю (набуття в оренду) спеціалізованих засобів (портових кранів, плавкранів, інших спеціалізованих засобів).
- (131) **Виходячи із результатів проведеного дослідження, ринок надання послуг з проведення навантажувально-розвантажувальних робіт з використанням об'єктів портової інфраструктури в межах Миколаївського морського порту є конкурентним, оскільки зазначені послуги можуть надаватися значною кількістю продавців-**

надавачів послуг, які на визначених законодавством підставах отримали право доступу до об'єктів портової інфраструктури з метою проведення НРР.

5. Правова класифікація дій Відповідача

5.1. Антиконтурентні дії Відповідача

- (132) Як свідчать матеріали справи, підтверджені зібраними доказами, МФ ДП «АМПУ» по відношенню до Заявника, який виступає учасником ринку надання послуг з проведення навантажувально-розвантажувальних робіт з використанням об'єктів портової інфраструктури, вчиняло дії, які призвели до обмеження його конкурентоспроможності.
- (133) Відносини, пов'язані з наданням послуг у морських портах та на підходах до них з вантажно-розвантажувальних робіт, обслуговування суден, пасажирів та транспортних засобів, а також з наданням інших послуг, що звичайно надаються в морських портах у частині, що стосується зобов'язань за міжнародними договорами України відповідно до статті 19 Закону України «Про морські порти України», врегульовані Правилами надання послуг у морських портах, останні також встановлюють вимоги до виконання технологічних процесів з урахуванням особливостей роботи в морських портах.
- (134) Згідно пункту 1.2. ці Правила є обов'язковими для виконання портовими операторами, операторами терміналу, вантажовідправниками, вантажоотримувачами, судновласниками, вантажовласниками, перевізниками, їх представниками та іншими особами, які користуються послугами, передбаченими законодавством, та надають їх у морських портах України.
- (135) Відповідно до пунктів 3.1, 3.2, 3.3 Правил надання послуг у морських портах навантажувально-розвантажувальні роботи в морському порту за замовленням замовника здійснюють Портові оператори, з правом надавати окрім іншого послуги з навантаження, вивантаження, технологічного накопичення, складських операцій вантажу.
- (136) Виходячи із пункту 4.1. Правил надання послуг у морських портах Портовий оператор (оператор терміналу) визначає обсяг і строки завезення в морський порт вантажу на підставі поданої заявки замовником згідно з договором перевалки та з урахуванням:
1. умов чинних договорів, укладених портовим оператором (оператором терміналу) з перевізниками, адміністрацією морського порту;
 2. норм і строків технологічного накопичення, установлених у договорах перевалки, щодо кожного виду вантажу;
 3. норм обробки транспортних засобів;
 4. обов'язкових постанов по порту;
 5. зводу звичаїв морського порту;
 6. Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06 квітня 1998 року № 457.
- (137) Порядок планування перевезень вантажів залізницями в усіх видах сполучень, а також обліку виконання планів визначено у Правилах планування перевезень вантажів, затверджених Наказом Мінтранспорту «Про внесення доповнення до наказу Мінтрансу від 21.11.2000р. № 644» від 09.12.2002р. № 873, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 29.12.2002р. за №1030/7318 (надалі – Правила планування перевезень).
- (138) Згідно пункту 1.2. цих Правил перевезення вантажів залізницями здійснюються на підставі договорів про організацію перевезень за місячними планами, за пред'явленням, за окремими замовленнями відправників (вантажовласників або за їх дорученням - експедиторських організацій).
- (139) Пункт 1.4. Правил планування перевезень визначає, що передача замовлень на перевезення вантажовідправниками та їх узгодження залізницею здійснюється через автоматизовану систему «МЕСПЛАН».
- (140) Розділ 7 вказаних Правил регламентує порядок планування перевезень вантажів в автоматизованій системі АС МЕСПЛАН.
- (141) Відповідно до пункту 7.1.3. Правил узгодження місячних планових замовлень на перевезення вантажів у межах України в системі АС МЕСПЛАН проводиться на рівні

залізниці в терміни, установлені Правилами. Після завершення терміну вводу місячних планів нові замовлення вводяться як додаткові згідно з Правилами. **Переведення в АС МЕСПЛАН додаткових замовлень на перевезення вантажів у межах України із статусу «заявлено» в статус «узгоджено» проводиться автоматично.**

- (142) Пунктом 7.3. вказаних Правил унормовано, що планування перевезення експортних, імпорتنих і транзитних вантажів здійснюється у електронній системі АС МЕСПЛАН відповідно до розділу 3 Правил, а також з урахуванням вимог чинних нормативних документів.
- (143) Укрзалізниця узгоджує плани перевезень експортних вантажів з морськими та річковими портами, із залізничними адміністраціями іноземних держав згідно з пунктами 3.5, 3.6 цих Правил (підпункт 7.3.1.3).
- (144) **Уведене відправником замовлення розглядається портом призначення в АС МЕСПЛАН та за умови його погодження замовлення із статусу «заявлено» переводиться портом в статус «узгоджено портом». При узгодженні заявки порт може зазначити в полі «примітка» умови відвантаження (підпункт 7.3.1.3.1).**
У разі відмови в прийманні порт переводить заявку із статусу «заявлено» у статус «не узгоджено портом».
Якщо протягом однієї доби і більше порт не змінив статусу заявки із «заявлено» на «узгоджено портом», заявка залишається у статусі «заявлено».
- (145) ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» звернулось до Відділення, у зв'язку з діями МФ ДП «АМПУ», яка безпідставно не виконує свої зобов'язання та не підтверджує в системі МЕСПЛАН заявки Товариства на плани перевезень вантажу (завозу у порт) контрагента-вантажовідправника, що є перешкоджанням та втручанням у діяльність ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» та його контрагента. Водночас від того ж вантажовласника/вантажовідправника такий же вид вантажу безперешкодно підтверджується сусідній компанії ТОВ «МЕТАЛ СТИВІДОРІНГ КОМПАНІ», до складу керівництва якого у вересні 2017 року, за інформацією Заявника, включено представників групи, що здійснює керування у Миколаївському порту.
- (146) За повідомленнями Заявника (лист від 30.11.2017 року № 1059) своїми діями Адміністрація МФ станом на листопад 2017 року завдала значної матеріальної шкоди Товариству, в розумінні статті 225 ЦК України, яка станом на момент звернення складала 15 452 663,54 грн.
- (147) ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» також повідомлено, що однією з обґрунтованих відмов МФ ДП «АМПУ» є посилання на ремонт причалу № 9. При цьому Товариством повідомлено, що **у цей же час МФ ДП «АМПУ» погоджує перевалку через причал № 9, що знаходиться у користуванні Компанії, та навантаження на теплоходи, а також подачу вагонів і їх наступне вивантаження на теплоходи - іншим портовим операторам та вантажоволодільцям.**
- (137) Так, за інформацією, повідомленою Заявником, протягом жовтня-листопада 2017р. здійснюється безперешкодна експлуатація причалу № 9 за погодженням МФ ДП «АМПУ» іншими особами: 23-25.10.2017р., 12.11.2017, 23.11.2017р. здійснювалася швартовка теплоходів до причалу № 9 та їх наступне навантаження; 24-25.11.2017р. здійснювалась подача-уборка вагонів та їх вивантаження через складські площі, причал № 9 та причальну інфраструктуру, що знаходяться у користуванні Компанії – вказане підтверджується відео та фото фіксацією, наданою листом від 30.11.2017 року № 1059 на DVD-диску CPDR4.7G-CSMWP0.3-2129 0102.
- (138) При цьому, як вказує Заявник, посилаючи на наявні договірні відносини із приводу використання причалу № 9, інші суб'єкти господарювання мають право здійснювати на причалі та причальній інфраструктурі необхідні дії, пов'язані з експлуатацією і обслуговуванням майна (у тому числі ремонт, постановку теплоходів інших портових операторів), за умови попереднього погодження своїх дій з Компанією – такого погодження не відбулося.

- (139) Листом від 21.11.2017р. № 1024 ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» надіслало до Відділення додаткові пояснення до заяви, в яких повідомило, що на цей час (листопад 2017 року) продовжується та ускладняється ситуація із безпідставного не підтвердження МФ ДП «АМПУ» (Адміністрація Миколаївського морського порту) Компанії заявок на плани завозу вантажів залізничним транспортом у системі МЕСПЛАН та не підтвердження прийому теплоходів. Безпідставне не підтвердження заявок на прийом судна для виконання перевалки вантажу істотно впливає на виробничі процеси ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» та його контрагентів. Так, зокрема, 13.11.2017р. та 20.11.2017р. Товариством було отримано листи від ТОВ «ТЕК «ЗЕКТЕР» (вих. № 1311/01 від 13.11.2017р. та вих. № 309 від 17.11.2017р. (відповідно)) про вкрай негативну ситуацію, яка склалася у зв'язку з затримкою підтвердження суден.
- (140) Таким чином, ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» вбачає в діях Адміністрації МФ не тільки завдання значної матеріальної шкоди, а також створення негативної реклами України на світовому зерновому ринку.
- (141) Досліджуючи наявні договірні відносини Заявника та МФ ДП «АМПУ» щодо використання портової інфраструктури, територіальне відділення встановило, що майно під складські приміщення та здійснення виробничої діяльності щодо перевалки вантажів, розташоване за адресою: м. Миколаїв, вул. Заводська, 23/7 (складські площі в тилу причалу № 8), за Договором № РОФ-501 від 10.05.2006р., укладеним з Регіональним відділенням Фонду державного майна України у Миколаївській області, за погодженням з Міністерством інфраструктури України та ДП «ММТП», було передано в оренду ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ».
- (142) Між МФ ДП «АМПУ» та Заявником укладено договір про встановлення сервітуту від 10.07.2013р. № А6-А (далі – Договір сервітуту).
- (143) Згідно пунктів 1.1, 3.1, 3.2 Договору сервітуту, сервітут (речове право на майно) встановлено щодо вільного та безперешкодного користування причалом № 9 та причальною інфраструктурою (залізничними та підкрановими коліями) для можливості здійснення Компанією навантажувально-розвантажувальних робіт через причали з використанням причальної інфраструктури (п. 2.1 Договору сервітуту).
- (144) Відповідно до пункту 4.4 Договору сервітуту, сервітут є речовим правом Компанії, має абсолютний характер і підлягає захисту від неправомірних дій будь-яких осіб.
- (145) Згідно пунктів 8.2, 8.4 Договору сервітуту, Адміністрація морського порту Миколаїв (далі-АММП) зобов'язана не чинити перешкод Компанії в користуванні причалом та причальною інфраструктурою, а також не втручатися в господарську діяльність Компанії і не чинити перешкод у її здійсненні.
- (146) Згідно пункту 9.1.5 Договору сервітуту АММП має право здійснювати на причалі та причальній інфраструктурі необхідні дії, пов'язані з експлуатацією і обслуговуванням майна (у тому числі ремонт та т. ін.), за умови попереднього погодження своїх дій з Компанією.
- (147) З метою можливості здійснення своєї господарської діяльності ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» укладено з МФ ДП «АМПУ» також і ряд інших господарських договорів. Так, зокрема, між ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» та Миколаївською філією ДП «АМПУ» (Адміністрація морського порту) укладено договір від 31.01.2015р. №21-П-МИФ-15 (надалі – Договір № 21-П-МИФ-15), предметом якого є надання Адміністрацією МФ, як власником під'їзних колій у розумінні Статуту залізниць України, Портовому оператору (Товариство) послуг, пов'язаних з обробкою вагонів, які надходять на адресу Портового оператора на колії Адміністрації МФ або відправляються Портовим оператором з колій Адміністрації МФ.
- (148) Відповідно до пункту 3.1. цього Договору **Адміністрація МФ, зокрема, зобов'язалася на підставі заявок Портового оператора виконувати місячне планування завозу експортних і транзитних вантажів**, обсяг яких у цілому не повинен перевищувати переробної спроможності Портового оператора; складати та погоджувати зі Станцією змінно-добовий план роботи Станції та Адміністрації МФ; доводити до Портового оператора зміст змінно-добового плану роботи Станції та Адміністрації МФ.
- (149) Згідно розділу 3.2. Договору **Портовий оператор зобов'язаний надавати Адміністрації**

письмові заявки для здійснення місячного планування завезення експортних і транзитних вантажів з урахуванням переробної спроможності Портового оператора і вести планування перевезення вантажів відповідно до розділу 4 цього договору; виступати одержувачем і відправником усіх вантажів, що ним переробляються; приймати усі замовлені експортні та транзитні вантажі; інформувати Адміністрацію МФ про вагони, що прибули поза планом завою, забезпечити їх вивантаження згідно зі статтею 47 Статуту залізниць України; забезпечувати ритмічність завою згідно з узгодженими обсягами, тобто завозити вантаж залізничним транспортом рівномірно протягом місяця.

- (150) Відповідно до пункту 4.1. Договору місячне планування роботи Адміністрації МФ та Портового оператора з перевезення вантажів здійснюється відповідно до Правил планування перевезень вантажів, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 09.12.2002 № 873 із змінами та доповненнями з урахуванням переробної спроможності Портового оператора, зайнятості складських ємностей, підходу суден і наявності вагонів, призначенням для Портового оператора, завою вантажів на адресу Портового оператора іншими видами транспорту. Адміністрація може відмовити у підтвердженні завою вантажу, виходячи із наведених вище умов.
- (151) **Пункт 4.2. Договору регламентує, що Портовий оператор щомісячно, не пізніше 20 числа, надає письмову заявку та узгоджує з Адміністрацією МФ обсяги завою вантажів на наступний місяць окремо за номенклатурою.**
Обсяги завою вантажів на наступний місяць підтверджуються Адміністрацією і Одеською залізницею (надалі - Залізниця) і узгоджуються Укрзалізницею в АС Месплан.
- (152) Узгодження додаткового завою вантажів здійснюється на підставі письмової заявки Портового оператора за згодою Адміністрації МФ та Залізниці, і остаточно узгоджується Укрзалізницею. Відповідальність за своєчасне вивантаження додаткових обсягів завезення вантажів покладається на Портового оператора (пункт 4.3. Договору).
- (153) Згідно пункту 4.4. Договору Портовий оператор щодобово до 15:00 надає для узгодження Адміністрацією МФ заявку добового навантаження вагонів на адресу Портового оператора за номенклатурою вантажів, по станціям, залізницям і Вантажовідправникам. Адміністрація МФ може відмовити в узгодженні щодобової заявки Портового оператора на навантаження вагонів у разі:
- невиконання Портовим оператором добової норми вивантаження вагонів;
 - у разі накопичення вагонів призначенням на адресу Портового оператора на коліях Адміністрації та Станції, у кількості що перевищує добову переробну спроможність Портового оператора.
- (154) **В ході розгляду справи Відділенням встановлено обставини, які у своїй сукупності свідчать про створення МФ ДП «АМПУ» штучних перешкод для здійснення ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» господарської діяльності по наданню стивідорних послуг, усунення вказаного суб'єкта господарювання з цього ринку шляхом неправомірного використання МФ ДП «АМПУ» свого правового статусу (погодження/підтвердження заявок на завезення вантажів). Наслідком такої поведінки МФ ДП «АМПУ» стало унеможливлення виконання Компанією зобов'язань перед контрагентами за укладеними договорами з перевалки вантажу (проведення розвантажувально-навантажувальних робіт, прийняття та складування вантажу, навантаження на судно), що фактично зупиняє господарську діяльність ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ».**
- (155) 23.12.2016р. між ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» та ТОВ «МЕТІНВЕСТ-ШИППІНГ» укладено договір перевалки вантажу № 23/12/16.
- (156) В рамках виконання вказаного договору, з **28.09.2017р.** Компанія зверталася з листами до служби головного диспетчера МФ ДП «АМПУ» (Адміністрації Миколаївського морського порту) про підтвердження в АС МЕСПЛАН заявок на плани перевезень металопрокату (заготівля, сталь листовая, прокат чорних металів) **на жовтень 2017р. від ПАТ «Дніпровський меткомбінат», ПрАТ «ММК ім. Ілліча» та ПАТ «Запоріжсталь»:**
- від 28.09.2017р. вихідні листи № 839, № 840, № 841;

- від 29.09.2017р. вихідні листи № 858, № 859, № 860, № 861;
 - від 30.09.2017р. вихідні листи № 865, № 866, № 867;
 - від 02.10.2017р. вихідні листи № 869, № 870, № 871, 872;
 - від 03.10.2017р. вихідні листи № 875, № 876, № 877, 878;
 - від 04.10.2017р. вихідний лист № 883.
- (157) Враховуючи відсутність з боку Адміністрації МФ будь-яких дій (зокрема, погодження заявок), **04.10.2017р.** ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» заявило до МФ ДП «АМПУ» вимогу № 892 від 04.10.2017р., якою Компанія вимагала негайно, **протягом доби з моменту отримання даної вимоги**, підтвердити в системі МЕСПЛАН заявки на плани перевезень металопрокату на жовтень 2017р. (МЕСПЛАН №№ 999, 1140, 1674) від ПАТ «Дніпровський меткомбінат» і ПрАТ «ММК ім. Ілліча».
- (158) Вказана вимога Компанії була отримана Адміністрацією МФ 04.10.2017р. вх. № 5660, але залишилася не виконаною.
- (159) **05.10.2017р.** ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» заявило до МФ ДП «АМПУ» (Адміністрації Миколаївського морського порту) вимогу № 896 від 05.10.2017р., якою вимагало негайно протягом доби з моменту отримання даної вимоги підтвердити в системі МЕСПЛАН заявки на плани перевезень металопрокату на жовтень 2017р. (МЕСПЛАН 903098) від ПАТ «Запоріжсталь». У зазначеній вимозі ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» звертало увагу МФ ДП «АМПУ», що наслідки його бездіяльності призводять до негативного впливу на виробничо-господарську діяльність Компанії, та мають наслідком накопичення значної кількості металопродукції на металургійних комбінатах, простою вагонів меткомбінатів, зриву поставок і графіків постановки суден під навантаження, простою вже зафрахтованих ТОВ «МЕТІНВЕСТ-ШИППІНГ» суден.
- (160) Вказана вимога Компанії була отримана Адміністрацією МФ 05.10.2017р. вх. № 5689, але залишилася не виконаною. При цьому слід зазначити, що листом від 06.10.2017 року № 18-09/6301 МФ ДП «АМПУ» надало відповідь на зазначену вимогу ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ», у якій повідомило про опрацювання повідомленої у вимозі інформації та надання відповіді найближчим часом.
- (161) **06.10.2017р.** ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» подало до МФ ДП «АМПУ» претензію № 899 від 06.10.2017р. на суму 13 394 539,22 грн. збитків з вимогою негайного підтвердження в системі МЕСПЛАН № 999, № 1140, № 1674 заявок на плани перевезень металопрокату на жовтень 2017р. та сплати суми збитків, заподіяних бездіяльністю МФ ДП «АМПУ».
- Вказана вимога Компанії була отримана Адміністрацією МФ, але залишилася не виконаною.
- (162) **09.10.2017р.** ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» подало до МФ ДП «АМПУ» претензію № 901 від 09.10.2017р. на суму 2 058 124,32 грн. збитків з вимогою негайного підтвердження в системі МЕСПЛАН № 903098 заявок на плани перевезень металопрокату на жовтень 2017 р. та сплати суми збитків, заподіяних бездіяльністю МФ ДП «АМПУ».
- Відповіді на претензію не отримано, підтвердження в системі МЕСПЛАН не відбулося.
- (163) 09.10.2017р. від МФ ДП «АМПУ» в електронному вигляді Компанією отримано відповідь від 06.10.2017р. № 18-14/6322 на вищевказані вимоги ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» № 896 від 05.10.2017р. та № 892 від 04.10.2017р. У зазначеній відповіді керівник МФ ДП «АМПУ» Проточенко О.М. «висловив занепокоєння» (мова оригіналу) ситуацією з не підтвердження заходу вагонів (не пояснюючи причини такого не підтвердження) за одночасного проведення ремонту причалу №9, виконанням ремонтних робіт верхньої споруди причалу №9 підрядною організацією ТОВ «ТБМ-СТРОЙМОНТАЖ».
- (164) У листі від 06.10.2017р. № 18-14/6322 МФ ДП «АМПУ» також повідомила про існування **припущення** ТОВ «ТБМ-СТРОЙМОНТАЖ», висловленого листом № 434/09 від 19.09.2017р. щодо можливої наявності пошкоджень і руйнувань в створі швартових тумб №№ 51-57 (без належних актів обстеження та експертних висновків) з висновками лише вказаного підприємства (яке, згідно пояснень Заявника, не є експертом та представники

якого не виходили на об'єкт проведення ремонту) про неможливість у такому випадку експлуатації причалу №9 та швартування суден за тумби до закінчення ремонтних робіт.

- (165) 09.10.2017р. № 902 ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» звернулось на адресу МФ ДП «АМПУ», у якому наголосило на безпідставності посилання Філії на створення з боку Компанії перешкод для ремонту причалу № 9. ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» звернуло увагу МФ ДП «АМПУ» на те, що вказаний причал не було виведено з експлуатації, а ремонтні роботи на його території, згідно положень Договору сервітуту мають узгоджуватись із Компанією.
- (166) Листом від 09.10.2017р. № 905 Компанія звернулась до Міністерства інфраструктури України та ДП «АМПУ», повідомивши про дії МФ ДП «АМПУ» щодо непогодження заявок на план завезення вантажу та порушення строків проведення ремонтних робіт причалу № 9.
- (167) ДП «АМПУ» листом від 07.11.2017р. № 7059 надало відповідь ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ», у якій, в якості причин не підтвердження заявок Компанії, було зазначено про недодержання Товариством договірних термінів надання заявок на плани завозу вантажів (до 20 числа місяця). Також, ДП «АМПУ» посилається на інформацію ТОВ «ТБМ-СТРОЙМОНТАЖ» лист від 19.09.2017 № 434/09 про виявлені додаткові пошкодження причалу, для прискорення відновлення яких необхідно перевагу надати саме ремонтним роботам та надати підряднику більше місяця за рахунок складських площ для виконання необхідних робіт, інакше такі пошкодження можуть призвести до зупинки експлуатації причалу. Так, ДП «АМПУ» вказує на те, що МФ ДП «АМПУ» була врахована вищенаведена інформація підрядної організації при плануванні своєї роботи на жовтень 2017 року. У тексті листа ДП «АМПУ» зазначає, що Філією (лист від 06.10.2017р. № 18-14/6326) було повідомлено вантажовласника ТОВ «МЕТІНВЕСТ-ШИППІНГ» про капітальний ремонт причалу № 9 та обмеження його експлуатації і **запропоновано розглянути можливість перевантаження вантажу через інші причали порту, вказавши при цьому, що на причалі № 12, перевалку вантажів на якому здійснює ТОВ «Метал Стивідоринг Компані», знаходяться вільні складські площі.** У цьому ж листі ДП «АМПУ» зазначає про отримання листа від ТОВ «МЕТІНВЕСТ-ШИППІНГ» (№ 1672/ОД від 18.10.2017р.), у якому вказано на відсутність планів відвантаження металопродукції на адресу ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ». Окрім того, як підставу непогодження Філією заявок на плани завозу вантажів, ДП «АМПУ» наводить посилання на постанову Київського апеляційного господарського суду від 26.07.2017 року № 910/7003/16, за якою ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» було виселено з відкритих складських площ, а отже, керуючись пунктом 4 укладеного з Компанією договору від 31.01.2015 № 21-П-МИФ-15, Філія може відмовити у підтвердженні заявки портового оператора у разі відсутності вільних складських ємностей, обмеження переробної спроможності портового оператора.
- Як висновок щодо не підтвердження Філією заявок вантажовідправників у листі від 07.11.2017р. № 7059 ДП «АМПУ» зазначає: ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» із запізненням повідомив про намір прийняти вантаж; не проінформував Філію про зайнятість складських площ та можливість накопичення вантажу; капітальний ремонт причалу № 9, чим порушило договірні зобов'язання перед МФ ДП «АМПУ». Щодо наявних майнових претензій Товариства, ДП «АМПУ» вказало на відсутності підстав для їх задоволення.
- (168) Як свідчать докази, зібрані територіальним відділенням у ході розгляду справи, МФ ДП «АМПУ» у листопаді 2017 року продовжувало вчиняти дії, спрямовані на обмеження господарської діяльності ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» з використанням причалу № 9 Миколаївського морського порту, а саме – **Філією не підтверджувались заявки портового оператора на захід суден до вказаного причалу.**
- (169) Так, в рамках укладеного ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» Договору від 03.06.2015р. № 03/06/15 про виконання перевалки вантажу для ТОВ «ТЕК «ЗЕКТЕР», та враховуючи

заявку зазначеної експедиторської компанії від 09.11.2017 р. № 303 на постановку судна до причалу № 9 Миколаївського морського порту, Компанія **09.11.2017р.** зверталася до служби головного диспетчера МФ ДП «АМПУ» (лист від 09.11.2017р. № 999) про підтвердження прийому судна «OZGUN» (ІМО - 9318278, Flag - Malta, LOA/BEAM: 80,5 m /12,5m, HOLDS - 2) чи субтитута для навантаження сої у кількості 3000 мт +/- 10% з датами підходу (LEYCAN) **18.11.-22.11.2017р.**

Зазначений лист залишився без відповіді. Ніяких дій з боку МФ ДП «АМПУ» не проводилось.

(170) 10.11.2017р. ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» заявило до МФ ДП «АМПУ» вимогу № 996 від 10.11.2017р., якою вимагало негайно протягом доби з моменту отримання даної вимоги **підтвердити прийом судна «OZGUN»** (ІМО - 9318278, Flag - Malta, LOA/BEAM: 80,5 m /12,5m, HOLDS - 2) чи субтитута для навантаження сої ТОВ «ТЕК «ЗЕКТЕР» у кількості 3000 мт +/-10% з датою підходу 18.11 - 22.11.2017р.

(171) ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» намагалося подати свою Вимогу через Загальний відділ, однак у прийомі будь-яких документів від Компанії було відмовлено.

(172) Вказана вимога Компанії була отримана Адміністрацією МФ 10.11.2017р. факсом та електронною поштою та 11.11.2017р. зранку кур'єрською доставкою, але залишилася не виконаною.

(173) 15.11.2017р. ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» подало до МФ ДП «АМПУ» кур'єрською доставкою (після невдалої спроби подати документ через Загальний відділ) претензію № 1011 від 15.11.2017р. з вимогою негайного підтвердження прийому судна «OZGUN» (ІМО - 9318278, Flag - Malta, LOA/BEAM: 80,5 m /12,5m, HOLDS - 2) чи субтитута для навантаження сої ТОВ «ТЕК «ЗЕКТЕР» у кількості 3000 мт +/- 10% з датою підходу 18.11.-22.11.2017р.

(176) Відповіді на Претензію не отримано, **підтвердження прийому судна не відбулося.**

(177) В рамках укладеного ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» Договору про виконання перевалки вантажу для ТОВ «ТЕК «ЗЕКТЕР», Компанія з **17.11.2017р.** зверталась з листами до служби головного диспетчера Миколаївської філії ДП «АМПУ» (АММП) про підтвердження в системі МЕСПЛАН заявок **на додаткові плани** перевезень зерна кукурудзи **на листопад 2017р.,** а саме:

1) лист № 1018 від 17.11.2017р.

- 950 тн. (15 ваг) ст. відправ. Сигнаївка, Одес. ж.д. месплан 999633 відправник ТОВ «ТЕП Транско»;

- 1950 тн. (30 ваг) ст. відправ. Павлиш, Одес. ж.д. месплан 999609 відправник ТОВ «ТЕП Транско»;

2) лист № 1020 від 20.11.2017р. повторно

- 950 тн. (15 ваг) ст. відправ. Сигнаївка, Одес. ж.д. месплан 999633 відправник ТОВ «ТЕП Транско»;

- 1950 тн. (30 ваг) ст. відправ. Павлиш, Одес. ж.д. месплан 999609 відправник ТОВ «ТЕП Транско»;

3) лист № 1021 від 20.11.2017р.

- 1700 тн. (3 ваг) ст. відправ. Качанівка, Півд. ж.д. месплан 1000264 відправник ТОВ «Донарготранс».

(178) Враховуючи неотримання відповідей на вищевказані листи, а також лист ТОВ «ТЕК «ЗЕКТЕР» № 309 від 17.11.2017р., у якому останнє повідомляє про можливі негативні наслідки у випадку зриву дати постановки **теплоходу «OZGUN»** до причалу № 9, Компанія 21.11.2017р. подала до МФ ДП «АМПУ» (Адміністрації порту) вимогу № 1023 від 21.11.2017р., якою просила **негайно протягом доби з моменту отримання даної вимоги підтвердити в системі МЕСПЛАН** заявки на додатковий план перевезень кукурудзи на листопад 2017р. МЕСПЛАНІ 999633, 999609, 1000264. Заявки Товариства залишилися непідтвердженими, а Вимога не задоволена, відповідей від МФ ДП «АМПУ» не надходило.

- (179) З огляду на наведене, 22.11.2017р. ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» вимушене було подати МФ ДП «АМПУ» відповідну Претензію №1025 від 22.11.2017р. на суму 432 822,60 грн., якою Компанія вимагала негайно підтвердити в системі МЕСПЛАН заявки на додаткові плани перевезень зерна кукурудзи на листопад 2017р. - МЕСПЛАН № 999633, № 999609 та сплати суми збитків, заподіяних бездіяльністю МФ ДП «АМПУ». Відповіді на претензію не отримано.
- (180) 23.11.2017р. Компанія отримала від МФ ДП «АМПУ» відповідь на Вимогу № 996 від 10.11.2017р. (лист № 18-09/7174 від 15.11.2017р.) та відповідь на претензію № 1011 від 15.11.2017р. (лист № 18-09/7311 від 17.11.2017р.), про які зазначалось раніше.
- (181) Вказані відповіді не містять обґрунтування щодо порушених питань з поясненнями їх задоволення/відхилення, містять лише повідомлення, що Вимога не вважається вимогою, а претензія не вважається претензією, тому ані вимога, ані претензія не підлягає задоволенню.
- (182) На вимогу Відділення про надання інформації від 24.11.2017р. № 2-292/80-1642 МФ ДП «АМПУ» листом від 08.12.2017р. № 1293 повідомила, що заявка ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» щодо швартування судна «OZGUN» до причалу № 9 під завантаження сої адміністрацією Миколаївського морського порту **не підтверджена.**
- (183) Судно «OZGUN» прибуло в морський порт Миколаїв 29.11.2017р. о 18:40, було ошвартоване до причалу № 12 та завантажене соєю в кількості 3000 тон. Підтверджуючим документом є стейтмент, скріплений печатками судового агента, портового оператора ТОВ «ЮСКЛ» та капітана судна (додано до пояснень).
- (184) На запитання Відділення щодо причин не підтвердження заявки ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» на постановку т/х «OZGUN» до причалу № 9, МФ ДП «АМПУ» **надало наступні пояснення:**
 Посилаючись на положення статті 15 Закону України «Про морські порти України», МФ ДП «АМПУ» зазначило, що основною метою утворення Адміністрації МФ є в першу чергу збереження та ефективного використання державного майна, підтримання його в робочому стані задля забезпечення безпеки судноплавства та людського життя.
 МФ ДП «АМПУ» спільно із представниками ТОВ «ТБМ-СТРОЙМОНТАЖ» та в присутності представників ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» було проведено робочу комісію на предмет стану виконання робіт на причалі № 9. Як вказує МФ ДП «АМПУ» **тимчасове обмеження здійснення швартових та вантажно-розвантажувальних робіт надасть можливість** якомога швидше закінчити ремонтні роботи на причалі № 9 та відновити його працездатність та експлуатаційні характеристики.
 Також, у своїй відповіді МФ ДП «АМПУ» послалось на розділ 6.2. Обов'язкових постанов по порту, яким визначено, **що швартування суден до невідготовлених належним чином причалів забороняється.**
- (185) В рамках укладеного ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» Договору про виконання перевалки вантажу для ТОВ «ТЕК «ЗЕКТЕР», Компанія також зверталася з листами до служби головного диспетчера МФ ДП «АМПУ» про підтвердження прийому судна «WAFAA M» (ІМО - 9118252 Flag - Cooc Islands. LOA/BEAM: 143 m/22 m. HOLDS -4) чи субтитута для навантаження кукурудзи у кількості 30000 тн+/-10% з датою підходу 29.11 - 03.12.2017р. (листи вих. №1030 від 24.11.2017р., вих. № 1031, 1032 від 25.11.2017р., вих. № 1033, 1034 від 26.11.2017р., вих. № 1035, 1036 від 27.11.2017р.). Зазначені листи залишились без відповіді. Ніяких дій з боку Миколаївської філії АМПУ не проводилось.
- (186) 18.11.2017р., з огляду на вищевказане, Компанія подала до МФ ДП «АМПУ» (Адміністрації порту) Вимогу № 1049 від 18.11.2017р., якою вимагала негайно протягом доби з моменту отримання підтвердити прийом судна «WAFAA M» (ІМО - 9118252 Flag - Cooc Islands, LOA/BEAM: 143 m/22 m, HOLDS-4) чи субтитута для навантаження кукурудзи у кількості 30 000 тн+/-10% з датою підходу 29.11.-03.12.2017р. Вимога залишена без відповіді та задоволення. 29.11.2017р. після 16-00 години, Адміністрацією МФ було підтверджено у системі МЕСПЛАН подані Компанією заявки на додаткові

плани перевезень вантажу вагонами. Однак пояснень щодо затримки підтвердження не надано.

- (187) При цьому, незважаючи на підтвердження заходу вагонів, заявлені теплоходи задля перевалки вантажу, що заплановано до завезення, не були підтверджені Компанії, але підтверджені до прийому на інших причалах Миколаївського морського порту, у тому числі на причалі №12 та №11 (про що ТОВ «ТЕК «ЗЕКТЕР» було повідомлено ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» листами № 329 від 23.11.2017р., № 330 від 30.11.2017р., у яких було надано розпорядження **про перевезення частини судової партії із складів Компанії до зазначених причалів**). Тим самим було унеможливлено надання Компанією комплексу робіт з перевалки вантажу, а надано можливість лише здійснити накопичення вантажу на складські площі Компанії. На думку ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ», такі дії Філії були вчинені з прихованою метою здійснення перевалки через інші причали (на яких відсутня спроможність технологічне накопичення вантажу до необхідної судової партії) з залученням до виконання перевалки ТОВ «МСК», ТОВ «ТРІОНТА ЛОГІСТІК».
- (188) Наведені обставини засвідчують наступне:
- МФ ДП «АМПУ» не підтверджувало заявки на плани заводу вантажів ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» на жовтень 2017 року, мотивуючи це порушенням договірних відносин, а також проведенням ремонтних робіт на причалі № 9. Разом з тим, діючі положення законодавства не передбачають права відмови МФ ДП «АМПУ» у підтвердженні заявок з вищенаведених причин. При цьому варто зазначити, що проведення ремонтних робіт на причалі **має відбуватись без обмежень використання виробничих потужностей причалу**;
 - МФ ДП «АМПУ», всупереч вимогам пункту 4.1.2. Положення про порядок координації та взаємодії підрозділів Миколаївської філії ДП «АМПУ» з Портовим оператором ПК18-14/01-11, затвердженого начальником МФ ДП «АМПУ» 29.12.2014р., вчинило дії, які фактично призвели до перенаправлення замовлень на обробку вантажів від ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» до його прямого конкурента, чим порушила основні засади діяльності адміністрації морських портів України, визначені Законом України «Про морські порти України».
- (189) У ході розгляду справи Відділенням були встановлені обставини, які засвідчують безпідставність дій Відповідача по відношенню до ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ», а також засвідчують бездіяльність щодо виконання визначених законодавчих зобов'язань.
- (190) ТОВ «Южная Стивідорінг Компані Лімітед» (ідентифікаційний код: 33798779) (далі – ТОВ «ЮСКЛ») – портовий оператор, що експлуатує сусідній із Заявником причал № 10 (договір про встановлення сервітуту від 10.07.2013р. № А5-А), та є його прямим конкурентом, у відповідь на вимогу Відділення про надання інформації від 08.12.2017р. № 2-292/80-1691, повідомило (лист від 29.12.2017 року № 747), що проводило в жовтні (25.10.2017) та листопаді (12.11.2017) 2017 року навантажувально-розвантажувальні роботи з використанням **частини 9-го причалу за усним погодженням з МФ ДП «АМПУ» та ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ»**.
- (191) ТОВ «ЮСКЛ» надало наступні відомості: «Причал №9 знаходиться в користуванні іншого суб'єкта господарювання за Договором про встановлення сервітуту, який за своїм змістом аналогічний Договору від 10.07.2013 р. № А5-А, укладеному між МФ ДП «АМПУ» та ТОВ «ЮСКЛ», положеннями якого встановлено: п. 4.5. статті 4 «сервітут не позбавляє Володільця (АМПУ), щодо якого він встановлений, права володіння та користування причалом та причальною інфраструктурою», *п. 9.1.5. статті 9* «Володілець (АМПУ) має право за попереднім погодженням з Користувачем здійснювати на об'єкті сервітуту необхідні дії, пов'язані з експлуатацією і обслуговуванням майна в межах об'єкту сервітуту». Тобто в разі, якщо причал № 9 є вільним, а АМПУ та Користувач не заперечують проти його використання іншим портовим оператором, то даний причал на цілком законних підставах може бути використаний при проведенні навантажувально-розвантажувальних робіт іншого портового оператора» (мовою оригіналу) (лист від

- 18.12.2017р. №722).
- (192) Цим же листом ТОВ «ЮСКЛ» повідомляє, що за усним погодження з МФ ДП «АМПУ»:
 - **23-25 жовтня 2017 року проводило навантаження т/х «ORUBA» з використанням частини (приблизно 50 м) причалу № 9 Миколаївського морського порту;**
 - **12 листопада 2017 року о 10:00 було здійснено переміщення частини судна «НЕКМЕН» з 10-го причалу на причал № 9 для довантаження з вагонів за допомогою крану № 61 та оператора крану ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ», для довантаження було використано приблизно 75 метрів причалу № 9 Миколаївського морського порту.**
- (193) Отже, зазначена інформація підтверджує можливість використання причалу № 9 Миколаївського морського порту для проведення навантажувально-розвантажувальних робіт.
- (194) Як встановлено Відділенням, Заявник попередньо не погоджував здійснення навантажувально-розвантажувальних робіт з використанням причалу №9 у вищезазначений період часу (до нього не зверталась ані МФ ДП «АМПУ», ані ТОВ «ЮСКЛ»).
- (195) ДП «АМПУ», зі свого боку, у відповідь на вимогу Відділення від 24.11.2017 року № 2-292/80-1642 зазначило, що у жовтні-листопаді 2017 року інші портові оператори, крім ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ», **не здійснювали постановку суден до причалу №9** (лист від 08.12.2017р. № 8293), при цьому ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» здійснювало експлуатацію причалу **лише в жовтні 2017 року.**
- (196) Відділенням встановлено, що МФ ДП «АМПУ» листом від **06.10.2017р. № 18-14/6326** звернулася до клієнта ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» - ТОВ «МЕТІНВЕСТ-ШИППІНГ» з **пропозицією перейти від Компанії на інші причали в Миколаївському морському порту, а саме:** поряд із повідомленням про проведення ремонтних робіт на причалі № 9, Філією, незважаючи на володіння інформацією про можливість проведення ремонтних робіт без виводу причалу з експлуатації, було запропоновано перейти в обслуговування до конкретної стивідорної компанії - ТОВ «Метал Стивідорінг Компані».
- (197) ТОВ «Метал Стивідорінг Компані» (ідентифікаційний код: 40618543) (далі – ТОВ «МСК») – портовий оператор, що експлуатує причал № 12 (договір забезпечення доступу Портового оператора до причалу від 28.04.2017р. № 63-П-АМПУ-17), **є прямим конкурентом ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ».**
- (198) За інформацією, повідомленою ТОВ «*(інформація з обмеженим доступом)*» на вимоги Відділення від 06.12.2017 року № 2-292/80-1670 та від 05.01.2018 року № 2-292/80-13 (листи від 22.12.2017 року № 01-3/1634 та від 24.01.2018 року № 01-3/192, між ТОВ «Метінвест-Шіппінг» та ТОВ «*(інформація з обмеженим доступом)*» укладено договір від 04.01.2017р. № 01-Д/МСК про виконання робіт, пов'язаних з навантаженням, вивантаженням, зберіганням і внутрішньопортовим супроводом через причали № 12, № 13 Миколаївського морського порту, експортного генерального вантажу. 15 вересня 2017 року між цими суб'єктами господарювання було підписано додаткову угоду №1 до цього договору про перевалювання металопродукції через причал №12 морського порту Миколаїв.
 Листом від 04.10.2017р. №01.3/1074 ТОВ «*(інформація з обмеженим доступом)*» звернулось до МФ ДП «АМПУ» з проханням надати письмове підтвердження погодження з боку МФ ДП «АМПУ» планів завозу залізничними вагонами металопродукції ТОВ «*(інформація з обмеженим доступом)*» в жовтні 2017 року на адресу ТОВ «*(інформація з обмеженим доступом)*».
 У відповідь на вказаний лист, Філія листом від 04.10.2017р. № 18-01/6197 повідомила ТОВ «*(інформація з обмеженим доступом)*» про зацікавлення у збільшенні об'єму перевалки вантажу в порту за рахунок залучення вантажопотоку металопродукції ТОВ «*(інформація з обмеженим доступом)*», зазначивши про вирішення всіх спірних питань,

які існували в минулому між підприємствами та вказавши про готовність у найкоротший термін розглядати і погоджувати плани завозів вантажів.

Також, на вимоги Відділення про надання інформації від 06.12.2017р. № 2-292/80-1670 та від 05.01.2018р. № 2-292/80-13 ТОВ «*інформація з обмеженим доступом*» надало інформацію аналіз якої засвідчив, що ТОВ «*інформація з обмеженим доступом*» в жовтні, листопаді 2017 року надавало послуги з перевантаження металопродукції ТОВ «*інформація з обмеженим доступом*». Будь-яких договірних відносин між вказаними суб'єктами господарювання до 2017 року, зокрема, у 2015, 2016 роках не існувало.

(199) Вищенаведені обставини свідчать про наступне:

- МФ ДП «АМПУ», маючи у своєму розпорядженні інформацію про необхідність підтвердження заявок на завіз вантажу, що надходить на адресу ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» (причал № 9), самостійно проінформувала ТОВ «*інформація з обмеженим доступом*» (лист від 06.10.2017р. № 18-14/6326) про капітальний ремонт причалу № 9 та обмеження його експлуатації і запропонувало розглянути можливість перевантаження вантажу через інші причали порту, зазначивши в якості альтернативи послугам Заявника його прямого конкурента;

- МФ ДП «АМПУ» висловила власну згоду та ініціативу на погодження заявок на плани перевезення вантажів залізницею, які будуть надходити на його адресу від прямого конкурента Заявника при виконанні замовлень ТОВ «*інформація з обмеженим доступом*».

(200) Територіальним відділенням з метою визначення чинників, які є визначальними при виборі портового оператора у Миколаївському морському порту вантажовласником або ж суб'єктом господарювання, який представляє його інтереси, були запитані відповідні пояснення у ТОВ «*інформація з обмеженим доступом*» (вимога про надання інформації від 16.07.2018 року № 2-292/80-657).

(201) Листом від 07.08.2018 року № 1051/ОД, ТОВ «*інформація з обмеженим доступом*» повідомило про особливості співпраці з портовими операторами Миколаївського морського порту, зокрема, зазначивши, що вибір надавача послуг з перевалки вантажів здійснюється з урахуванням цінкових та нецінкових факторів, у тому числі економічних ризиків в частині зривів контрактів та простою флоту.

(202) При цьому на питання територіального відділення щодо причин, якими була обумовлена зміна ТОВ «*інформація з обмеженим доступом*» надавача послуг у Миколаївському морському порту, ТОВ «*інформація з обмеженим доступом*» у вищенаведеному листі зауважило про наявність ризиків, що могли призвести до фінансових збитків, при перевалці через причал № 9.

(203) Отже, надані пояснення свідчать про наступне:

- вказаний суб'єкт господарювання є споживачем послуг з виконання навантажувально-розвантажувальних робіт у Миколаївському морському порту;

- ціна необхідних вказаному суб'єкту господарювання послуг портових операторів Миколаївського морського порту є однаковою, тому конкуренція між ними ґрунтується переважно на нецінкових факторах;

- зміна зазначеним суб'єктом господарювання надавача послуг з виконання навантажувально-розвантажувальних робіт була головним чином обумовлена бажанням мінімізувати виникнення ризиків, пов'язаних із можливим простоєм суден або взагалі цілковитої відмови від виконання зобов'язань;

- інформація щодо ремонту причалу № 9, обмеження його експлуатації та можливість отримання послуг від іншого портового оператора на причалі № 12, повідомлена МФ ДП «АМПУ» листом від 06.10.2017р. № 18-14/6326 мала вирішальний вплив на прийняття рішення зазначеним суб'єктом господарювання про зміну надавача послуг з виконання навантажувально-розвантажувальних робіт.

(204) З метою комплексного з'ясування всіх обставин справи, які стосуються непідтвердження заявок на плани завозу вантажів під обробку на причалі № 9 Миколаївського морського

порту, Відділенням були отримані відповідні пояснення від іншого клієнта Заявника – ТОВ «ТЕК «ЗЕКТЕР» (ідентифікаційний код: 33506789).

- (205) На вимогу територіального відділення від 16.07.2018р. № 2-292/80-659 ТОВ «ТЕК «ЗЕКТЕР» листом від 25.07.2018 року № 2507/01 повідомило, що протягом 2017-поточного періоду 2018 років (липень 2018 року) послуги з накопичення, перевантаження, обробки вантажів надавались: ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ», ТОВ «Тріонта ПЛЮС» та ТОВ «Стивідорна Компанія «НІКМЕТ-ТЕРМІНАЛ». При цьому, даним суб'єктом господарювання було зазначено, що ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» є його постійним та довгостроковим партнером. Одним з головних критеріїв під час вибору надавача послуг у Миколаївському морському порту є наявність складських приміщень та необхідних потужностей для виконання навантажувально-розвантажувальних робіт.
- (206) На запитання територіального відділення щодо причин обрання іншого портового оператора для виконання робіт за т/х «OZGUN», виконання робіт за яким планувалось ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» на причалі № 9, ТОВ «ТЕК «ЗЕКТЕР» зазначило, що дані роботи не виконувались з причин незалежних від ТОВ «ТЕК «ЗЕКТЕР», про що листом від 13.11.2017 р. № 1311/01 було повідомлено ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ».
- (207) Аналіз змісту вищенаведеного листа свідчить про таке:
- ТОВ «ТЕК «ЗЕКТЕР» було повідомлено Заявника про затримку у підтвердженні та взагалі непідтвердженні окремих заявок МФ ДП «АМПУ»;
 - ТОВ «ТЕК «ЗЕКТЕР» проінформувало Заявника про непідтвердження заявки на постановку т/х «OZGUN» до причалу № 9;
 - ТОВ «ТЕК «ЗЕКТЕР» висловило занепокоєння ситуацією, яка склалась, зазначивши про значний негативний вплив на взаємовідносини із контрагентами у питаннях поставки зернової продукції;
 - ТОВ «ТЕК «ЗЕКТЕР» висловило прохання якомога швидше вирішити ситуацію, яка склалась у взаємовідносинах ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» з МФ ДП «АМПУ».
- (208) ТОВ «ТЕК «ЗЕКТЕР» у листі від 25.07.2018 року № 2507/01 повідомляє, що завантаження т/х «OZGUN» здійснювалось на 12-му причалі ТОВ «Тріонта плюс» відповідно до договору № 034/Н/17 від 16.11.2017р. саме з причин непідтвердження заявок на плани заведення вантажів до причалу № 9.
- (209) З приводу зміни надавача послуг з навантаження т/х «WAFFAA M» ТОВ «ТЕК «ЗЕКТЕР» вказало, що навантаження даного судна на причалі № 9 було неможливим через проведення ремонтних робіт.
- (210) На питання територіального відділення щодо використання послуг ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» протягом грудня 2017-червня 2018 року ТОВ «ТЕК «ЗЕКТЕР» зазначило, що причал № 9 перебував на ремонті, використовувались лише склади для накопичення та зберігання вантажу з наступним навантаженням на автотранспорт. З цієї причини, як вказує ТОВ «ТЕК «ЗЕКТЕР», ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» не надавав послуги з навантаження суден, крім судна «QUEEN ANATOLIA».
- (211) Здійснення навантаження судна «QUEEN ANATOLIA» 31.05.-05.06.2018 року, а також суден «CAPE MORETON» та «PAX» клієнта Заявника – ТОВ «ТЕК «ЗЕКТЕР», підтверджується листом ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» від 31.07.2018 року № 512. Як свідчать встановлені Відділенням обставини, навантаження даних суден здійснювалось після виконання ремонтних робіт на причалі № 9 Миколаївського морського порту. Таким чином, ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» втратило можливість надавати послуги власним клієнтам саме через обмеження у користуванні причалу № 9, які викликані проведенням ТОВ «ТБМ-СТРОЙМОНТАЖ» ремонтних робіт.
- (212) За підсумками аналізу інформації, наданої ТОВ «ТЕК «ЗЕКТЕР», територіальне відділення дійшло висновку про те, що внаслідок обмеженості використання причалу № 9, Заявник втратив можливість виконати взяті на себе зобов'язання перед ТОВ «ТЕК «ЗЕКТЕР» з навантаження т/х «OZGUN» та «WAFFAA M» (дані судна навантажувались

ТОВ «Тріонта ПЛЮС» на причалах № 11 та № 12).

- (213) Відділенням з метою повного та всебічного розгляду всіх обставин даної справи, було надіслано на адресу МФ ДП «АМПУ» ряд вимог про надання інформації (пояснень та документів). Так, зокрема, Відділення просило зазначити нормативно-обґрунтовані причини (підстави), з яких МФ ДП «АМПУ» не підтверджено в автоматизованій системі документообігу МЕСПЛАН заявки ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» на плани перевезень металопрокату на жовтень 2017 р. від ПАТ «Дніпровський меткомбінат», ПрАТ «ММК ім. Ілліча», ПАТ «Запоріжсталь».
- Філія листом від 07.12.2017 року № 18-09/7835 пояснила наступне: *«Згідно з статтею 629 ЦК України, договір є обов'язковим для виконання сторонами. Між Державним підприємством «Адміністрація морських портів України» в особі Миколаївської філії та ТОВ «Нікморсервіс Миколаїв» укладено договір від 31.01.2015 № 21-П-МИФ-15 про послуги з обробки вагонів. Відповідно до п. 4.2 договору, портовий оператор зобов'язаний щомісячно до 20 числа надати письмову заявку та узгодити з Адміністрацією обсяги завантаження на наступний місяць. ТОВ «Нікморсервіс Миколаїв», **недотримавшись умов договору, надало частинами план завантаження на жовтень 2017 року з порушенням строків, передбачених договором, а саме: з 28 числа вересня місяця.** Адміністрація надсилає портовому оператору листи від 06.10.2017р. №18-14/6322, від 09.10.2017р. №18-14/6343 щодо врегулювання ситуації, проте Товариство не відреагувало на них. Таким чином, регулювання правовідносин сторін здійснюються в межах положень укладеного договору в частині порушення його умов з боку Товариства, що, відповідно, спричинило такі наслідки. Відповідно до ст. 614 ЦК України, відсутність своєї вини доводить особа, яка порушила зобов'язання. Отже, якщо Товариство вважає, що існує спір щодо виконання договору, керуючись його положеннями, останнє має право вирішувати спірні правовідносини шляхом переговорів або у судовому порядку»* (мовою оригіналу).
- (214) Правовими підставами для не підтвердження Адміністрацією МФ в АС МЕСПЛАН заявок на плани перевезень вантажів, Філія вказала: статті 626, 628, 629 ЦК України; Договір від 31.01.2015р. № 21-П-МИФ-15 (п. 4.2.); пункт 7.3.1.3.1. Правил планування перевезень вантажів, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 09.12.2002 № 873, зі змінами та доповненнями.
- (215) Відділення також вимагало від Філії вказати законодавчий акт (абзац, пункт, стаття), яким закріплено право Адміністрації МФ на непогодження/непідтвердження заявки на перевезення вантажу в АС МЕСПЛАН; правові підстави, випадки (із зазначенням пункту, статті нормативно-правового акту) для відмови в задоволенні заявки на завантаження в морський порт вантажу.
- (216) На вказане МФ ДП «АМПУ» зазначила пункт 7.3. та підпункт 7.3.1.3.1. Правил планування перевезень вантажів і розділ 4 (п.п. 4.1, 4.2 договору від 31.01.2015 № 21-П-МИФ-15). Пунктом 7.3. вказаних Правил унормовано, що планування перевезення експортних, імпорتنних і транзитних вантажів здійснюється у електронній системі АС МЕСПЛАН відповідно до розділу 3 Правил, а також з урахуванням вимог чинних нормативних документів. Узкрзалізниця узгоджує плани перевезень експортних вантажів з морськими та річковими портами, із залізничними адміністраціями іноземних держав згідно з пунктами 3.5, 3.6 цих Правил (підпункт 7.3.1.3). Уведене відправником замовлення розглядається портом призначення в АС МЕСПЛАН та за умови його погодження замовлення із статусу «заявлено» переводиться портом в статус «узгоджено портом». При узгодженні заявки порт може зазначити в полі «примітка» умови відвантаження (підпункт 7.3.1.3.1.).
- (217) Отже, аналіз наданих МФ ДП «АМПУ» пояснень та наведених нею правових норм свідчить, що Філія не зазначила законодавчого акту, який би надавав Адміністрації порту право непогодження/непідтвердження в АС МЕСПЛАН заявок на перевезення вантажу. Наведені МФ ДП «АМПУ» норми регламентують лише порядок планування перевезень

вантажів в автоматизованій системі АС МЕСПЛАН. Також слід зауважити, що подальші дії МФ ДП «АМПУ» щодо непідтвердження поданих ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» заявок на обсяги завезення вантажів та обробки суден лише підтверджують факт ухилення Філії від виконання взятих на себе зобов'язань по відношенню до Заявника. Посилання Філії на пункт 4.2. договору про обробку вагонів, укладеного із ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ», в якості обґрунтованої відмови від підтвердження поданих заявок, є суто формальним, адже положення даного пункту договору відображають лише процедурні дії сторін договору при здійсненні операцій з планування завою вантажів до порту та не містять при цьому права на відмову у погодженні таких заявок саме з причин недодержання термінів подачі заявок. Можливість погодження поданих Товариством заявок підтверджується, зокрема, положеннями пункту 4.3. даного договору, яким визначена процедура узгодження додаткового завою вантажів. Тобто, укладений між сторонами договір передбачає можливість надсилання додаткових заявок, тобто тих заявок, які формуються та надсилаються до Адміністрації МФ **після спливу встановленого терміну (не пізніше 20 числа).**

- (218) Окремо, територіальне відділення звертає увагу, що набуті докази у справі, а саме: інформація (фото та відео, що містяться в матеріалах справи), надана Заявником та ТОВ «ЮСКЛ» підтверджують, що протягом жовтня-листопада 2017 року іншим портовим оператором проводились навантажувально-розвантажувальні роботи з використанням причалу № 9. На вказаний причал проводилось швартування суден «ORUBA» та «НЕКМЕН». Також на причал по під'їзним коліям подавались залізничні вагони, що свідчить про можливість його експлуатації, незважаючи на ремонтні роботи.
- (219) Зазначені обставини спростовують пояснення МФ ДП «АМПУ» щодо неможливості швартування суден до причалу № 9. Листом від 27.07.2018 року № 18-01/02.01-4457 Філія зазначила, що для забезпечення безпечного швартування суден і збереження причальних споруд, швартування до причалів можливе тільки за швартовні тумби, в той же час, як свідчить рішення, зазначене в Протоколі виробничої наради від 15.08.2017 року, швартування можливе з використанням проставок.
- (220) Також територіальним відділенням у ході розгляду справи була набута інформація, яка свідчить про сталу практику подання ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» заявок на плани перевезення вантажу після 20-го числа місяця, що передує місяцю завою вантажу. Так, листом від 31.07.2018 року № 512 Заявник надав на адресу територіального відділення копії заявок, які направлялись до МФ ДП «АМПУ» протягом січня-липня 2017 року:
- план завою вантажу на січень 2017 року датований 29.12.16 за № 1075;
 - план завою вантажу на січень 2017 року датований 16.01.17 за № 14;
 - план завою вантажу на січень 2017 року датований 17.01.17 за № 15;
 - план завою вантажу на лютий 2017 року датований 30.01.17 за № 68;
 - план завою вантажу на лютий 2017 року датований 30.01.17 за № 69;
 - план завою вантажу на березень 2017 року датований 27.02.17 за № 188;
 - план завою вантажу на березень 2017 року датований 27.02.17 за № 189;
 - план завою вантажу на квітень 2017 року датований 07.04.17 за № 289;
 - план завою вантажу на липень 2017 року датований 04.07.17 за № 368,
- при цьому жодних питань чи заперечень щодо підтвердження вищевказаних заявок зі сторони Філії не виникало, незважаючи на порушення з боку Заявника договірних термінів надсилання окремих планів завою вантажів.
- (221) На питання територіального відділення щодо ненадання на адресу МФ ДП «АМПУ» заявок на плани завезення вантажів на жовтень 2017 року та серпень 2017 року у строки, передбачені Договором № 21-П-МИФ-15 (тобто до 20 числа місяця, що передує фактичному надходженню вантажів), ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» листом від 31.07.2018 року № 512 надав пояснення такого змісту: *надання послуг, пов'язаних з обробкою вагонів, які надходять на його адресу відбувається на підставі укладеного Договору № 21-П-МИФ-15, пунктом 4.1 якого передбачено, що місячне планування роботи Адміністрації МФ та портового оператора, яким виступає Заявник,*

здійснюється відповідно до Правил планування перевезення вантажів, затверджених Наказом Міністерства транспорту України від 09.12.2002 № 873.

Згідно положень Правил планування перевезень місячне планування перевезень вантажів у межах України та на експорт здійснюється на підставі замовлень відправників, які не пізніше 12 днів до початку наступного місяця надають залізниці відправлення місячне замовлення на перевезення вантажів за формою через АС МЕСПЛАН або на електронному носії, із зазначенням обсягів перевезень у вагонах і тонах.

Відповідно до п. 3.2, 3.4 цих Правил саме відправники експортних вантажів за 16 днів до початку місяця, в якому передбачається перевезення, надають залізницям відправлення замовлення на перевезення вантажів, оформлені через АС МЕСПЛАН, а залізниці погоджують з відповідними портами місячні обсяги перевантаження вантажів з урахуванням вагонів, які очікують вивантаження, і не пізніше 8 днів до початку планового місяця повідомляють Укрзалізниці пропозиції щодо проекту плану.

Як вказує Заявник, положення Правил передбачають, що Укрзалізниця погоджує план перевезень експортних вантажів з морськими портами. У разі виникнення потреби у перевезенні експортного вантажу понад план відправник оформляє замовлення через АС МЕСПЛАН і надає його залізниці відправлення.

З огляду на наведені норми ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» подає до Адміністрації МФ письмові заявки з обсягами заводу вантажів на наступний місяць тільки після отримання інформації від експедитора вантажу, який в свою чергу, отримує таку інформацію від власника вантажу, на підставі даних, наданих відправником. Максимально спрогнозувати обсяги заводу вантажу на наступний місяць ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» не має можливості без наявності такої інформації від експедитора вантажу, оскільки ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» є лише четвертою ланкою у логістичному ланцюгу: Відправник – Власник – Експедитор – Портовий оператор.

- (222) Листом від 31.07.2018 року № 512 Заявник повідомив територіальне відділення про те, що заявка на жовтень 2017 року була отримана від ТОВ «МЕТІНВЕСТ ШИППІНГ» **28.09.2017 року**, на підтвердження чого ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» було надано скріншот електронної пошти. Також, Заявником було зазначено, що заявка на серпень 2017 року була отримана від ТОВ «ТЕК «ЗЕКТЕР» **28.07.2017 року** та повідомлено, що заявки на план заводу вантажів надсилаються на адресу ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» від його клієнтів в електронному вигляді.
- (223) Отже, наведена вище інформація свідчить, що дотримання ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» строків надсилання на адресу МФ ДП «АМПУ» заявок на узгодження планів заводу вантажів було неможливим з об'єктивних причин, а вищенаведені обставини лише підтверджують формальний характер відмови МФ ДП «АМПУ» у підтвердженні заявок ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» на жовтень 2017 року, з посиланням на недотримання термінів їх надання. При цьому, МФ ДП «АМПУ» було проігноровано існуючі договірні зобов'язання з ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» у частині забезпечення погодження планів місячного заводу вантажів та відсутності права на відмову у такому погодженні з причин порушення термінів подання заявок.
- (224) Інформація, повідомлена Заявником у листі від 31.07.2018 року № 512 свідчить, що внаслідок дій МФ ДП «АМПУ», Компанія не лише не мала змоги здійснювати завоз окремих вантажів (металопродукції) залізничним транспортом, але й здійснювати обслуговування суден. Так, у відповідності із взятими договірними зобов'язаннями перед ТОВ «ТЕК «ЗЕКТЕР» ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» планувало:
- протягом 05.12.-08.12.2017 року здійснити навантаження кукурудзи у кількості 15 000 т на судно «PROMISE 2», у зв'язку з чим, на адресу МФ ДП «АМПУ» були надіслані листи: від 28.11.2017р. № 1041; від 29.11.2017р. № 1045, № 1046; від 30.11.2017р. № 1050, № 1057; від 01.12.2017р. № 1060; від 01.12.2017р. № 1065/ОУ; від 02.12.2017р. № 1069/ОУ та інші;
 - протягом 27.12.-31.12.2017 року здійснити навантаження кукурудзи у кількості 30 000 т на судно «FEDERAL BARENTS», надалі субтитут судна «STRATEGIC ENDEAVOR» про що також було проінформовано Філію відповідними листами.

- (225) Цим же листом Заявник повідомляє, що зазначені судна, а також судна «NAVIN HARRIES», «FIRST BROTHER», «INFINITY K», «КАРТАН НІЛМІ ІІІ» були підтверджені Адміністрацією МФ іншим портовим операторам та навантажені на інших причалах Миколаївського морського порту.
- (226) У свою чергу щодо відмови у підтвердженні заявлених ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» суден «PROMISE 2», «FEDERAL BARENTS», «STRATEGIC ENDEAVOR» МФ ДП «АМПУ» листом від 27.07.2018 року № 18-01-02.01-4457 на вимогу Відділення від 16.07.2018 року № 2-292/80-660, із посиланням на пункти 6.2.1, 6.2.2 та 6.2.5 Обов'язкових постанов по порту, вказала, що проведення ремонтних робіт на причалі №9 унеможливило здійснення швартування вказаних суден. Цим же листом, МФ ДП «АМПУ» повідомило, що:
- судно «PROMISE 2» було оброблено ТОВ «Тріонта плюс» та ТОВ «Грінтур Екс»;
 - судно «STRATEGIC ENDEAVOR» було оброблено ТОВ «Стивідорна Інвестиційна Компанія» та Філією «Миколаївський річковий порт» АСК «Укррічфлот».
- (227) Таким чином, наведені фактичні обставини свідчать, що ведення господарської діяльності ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» було обмежено внаслідок проведення ТОВ «ТБМ-СТРОЙМОНТАЖ» ремонтних робіт на причалі № 9 Миколаївського морського порту. У свою чергу, МФ ДП «АМПУ» було проігноровано власні зобов'язання щодо забезпечення функціонування роботи об'єкту портової інфраструктури – причалу № 9 в умовах виконання ремонтних робіт, які не передбачають виведення причалу з експлуатації.
- (228) У ході розгляду справи територіальним відділенням були набуті інші докази, які підтверджують бездіяльність МФ ДП «АМПУ» по відношенню до ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ», що має своїм наслідком послаблення конкурентної позиції останнього на ринку надання послуг з виконання навантажувально-розвантажувальних робіт у Миколаївському морському порту.
- (229) ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» надало Відділенню інформацію такого змісту, зокрема: «Перевалка вантажу перенаправляється також Адміністрацією МФ у ручному режимі на підконтрольну та новостворену фірму – ТОВ «ТРІОНТА ЛОГІСТИКС», з якою ДП «АМПУ» 04 квітня 2017 року укладено Договір про забезпечення доступу до того ж самого причалу № 9 з причальною інфраструктурою, який вже перебуває у користуванні Компанії на підставі чинного Договору сервітуту А6-А від 10 липня 2013 року.
- (230) Вказаний Договір доступу було оспорено ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» у судовому порядку (Рішення Господарського суду міста Києва від 18.07.2017р. по справі № 910/7263/17). Договір про забезпечення доступу портового оператора до причалу від 04 квітня 2017 року, укладений між ДП «Адміністрація морських портів України» та ТОВ «ТРІОНТА ЛОГІСТИКС», був визнаний недійсним з огляду на те, що у ДП «АМПУ» відсутні правові підстави для укладення тотожного договору щодо причалу № 9, так-як він вже обтяжений сервітутом, встановленим на користь ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ».
- (231) Також, вказане судове рішення було обумовлено тим, що ТОВ «ТРІОНТА ЛОГІСТИКС» не є портовим оператором в розумінні Закону України «Про морські порти України». Вказаним Рішенням суду було встановлено, що ТОВ «ТРІОНТА ЛОГІСТИКС» зареєстроване лише у 2016 році зі статутним капіталом 1000 грн., та не здійснює жодної господарської діяльності в Миколаївському морському порту так-як у нього відсутні: технологічно-пов'язані об'єкти портової інфраструктури, складські площі, приміщення, обладнання, техніка, штат докерів-механізаторів, що пройшов атестацію робочих місць, інші спеціалісти портової галузі, дозвільні документи, робоча документація по видам вантажів та схемам виконання навантажувально-розвантажувальних робіт, погоджена у встановленому порядку, у тому числі з Державною екологічною інспекцією Північно-Західного регіону Чорного моря. ТОВ «ТРІОНТА ЛОГІСТИКС» не внесено до Реєстру морських портів України у статусі Портового оператора.
- (232) При цьому, дії ДП «АМПУ» суд розцінив як намір завдати Компанії шкоду, що має наслідком створення перешкод по здійсненню ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» своєї господарської діяльності. Окрім того, Суд встановив, що Компанія має охоронюваний законом інтерес щодо визнання недійсним Договору від 04.04.2017р., оскільки укладення

такого Договору прямо обмежує його у здійсненні господарської діяльності відповідно до Закону України «Про морські порти України». Згідно частини п'ятої статті 18 Закону України «Про морські порти України» Адміністрація морських портів України не має права перешкоджати або втручатися в діяльність суб'єктів господарювання, крім випадків, передбачених законом, а також встановлювати для них умови діяльності, що погіршують їх становище порівняно з іншими суб'єктами господарювання або порушують їхні права та законні інтереси.

- (233) Постановою Київського апеляційного господарського суду від 13.03.2018 року вищенаведене рішення господарського суду було залишено без змін, апеляційні скарги ДП «АМПУ» та ТОВ «ТРІОНТА ЛОГІСТИКС» без задоволення.
- (234) Постановою Верховного Суду від 13.06.2018 року касаційну скаргу державного підприємства «Адміністрація морських портів України» залишено без задоволення, а рішення Господарського суду міста Києва від 18 липня 2017 року та постанову Київського апеляційного господарського суду 13 березня 2018 року у справі за № 910/7263/17 - без змін.
- (235) ДП «АМПУ» у листуванні із ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» в якості причини непідтвердження заявок на плани перевезень металопрокату на жовтень 2017р. посилається на судову справу № 910/7003/16, зокрема, обґрунтовуючи відсутність у Компанії вільних складських площ для обробки вантажів, та пункт 4 договору від 31.01.2015р. № 21-П-МИФ-15.
- (236) При цьому, за поясненнями Заявника (лист від 21.11.2017р. № 1024) у вказаній судовій справі розглядаються спірні питання, пов'язані з використанням майна, яке розташоване на іншому причалі, а саме – в тилу причалу № 8.
- (237) Аналогічні питання слугували предметом звернення Заявника на адресу Служби безпеки України (звернення від 26.12.2017р. № 1116 та від 05.03.2018 № 156), у яких ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» повідомляє про намагання МФ ДП «АМПУ» створити ознаки Портового оператора - ТОВ «ТРІОНТА ЛОГІСТИКС», шляхом надання зазначеному суб'єкту господарювання права на користування нерухомим майном на території порту, яке наразі використовується ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ».
- (238) Таким чином, наведені обставини не можуть слугувати об'єктивними причинами для відмови МФ ДП «АМПУ» у погодженні поданих ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» заявок на завезення вантажів, а навпаки свідчать про цілеспрямовану бездіяльність зі сторони МФ ДП «АМПУ», наслідком якої є послаблення позиції ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» на конкурентному ринку навантажувально-розвантажувальних робіт на території Миколаївського морського порту.

5.2. Обставини, пов'язані з ремонтом причалу № 9, які свідчать про антиконкурентний характер дій Відповідача

- (239) МФ ДП «АМПУ» ремонт причалу № 9 Миколаївського морського порту вказує як підставу для непідтвердження заявок Компанії на завезення вантажу. При цьому, Адміністрація МФ заявляє, що не йдеться про відмову у підтвердженні заявок, а стверджує про знаходження заявок в статусі «заявлено», через нібито наявність кола обставин, що за діючими договорами, порядками та положеннями, не можуть слугувати підставами для не погодження заявок, і є фактично відмовою Адміністрації МФ у підтвердженні заявок Компанії.
- (240) Однак, як встановлено, ремонт здійснювався з суттєвим порушенням Графіку, про що неодноразово Заявником повідомлялося МФ ДП «АМПУ» (зокрема, листи 17.10.2017р. №927, від 19.10.2017р. №943).
- (241) У листі на адресу Відділення від 30.11.2017р. № 1059 Товариство зазначало, що роботи з виконання капітального ремонту причалу № 9 по першому етапу робіт фактично зупинені, Адміністрація МФ не відкоригувала Графік виконання робіт та не узгоджувала подальші дії з підрядником та ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ», виробничу нараду з технічних питань з залученням представника Компанії, не організувала. У належному порядку не виявлено пошкодження, які тягнуть за собою необхідність виконання

- додаткових робіт, відсутній затверджений перелік додаткових робіт, які є необхідними до виконання та не були передбачені Планом-Графіком ремонтних робіт, відсутній експертний висновок про неможливість використання причалу №9 та обмеження його пропускної спроможності, у погодженому Календарному графіку виконання робіт на об'єкті «Капітальний ремонт верхньої будови Причалу №9» не передбачено виведення з експлуатації причалу №9 чи обмеження його експлуатації. Капітальний ремонт не обмежує експлуатацію причалу №9 та не робить неможливим підхід суден під обробку вантажу. Крім того, у офіційному Реєстрі гідротехнічних споруд морських портів України зазначається **технічний стан причалу № 9 як «задовільний»**, що тягне за собою певні наслідки, у тому числі, враховуючи пункти 3.2.28 та 3.2.29 Правил технічної експлуатації портових гідротехнічних споруд, стан споруди «задовільний» **означає, що:** відсутні конструкції, що відповідають станам «задовільний, потребує ремонтних робіт», «задовільний з обмеженнями», «задовільний з обмеженнями, потребує ремонтних робіт», «непридатний до експлуатації», «аварійний», тобто не передбачена можливість виведення з експлуатації причалу № 9 та не підтверджена взагалі необхідність проведення капітального ремонту причалу № 9.
- (242) Відповідно до **Протоколу виробничої наради МФ ДП «АМПУ» від 15.08.2017р.**, щодо виконання робіт з капітального ремонту верхньої будови причалу № 9, ТОВ «ТБМ-СТРОЙМОНТАЖ», **окрім іншого, було зобов'язано приступити до виконання робіт на об'єкті з 21.08.2017р. та виконувати роботи по етапам згідно наданих ділянок.**
- (243) У свою чергу, вказаним Протоколом ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ», окрім іншого, було зобов'язано надати фронт робіт ТОВ «ТБМ-СТРОЙМОНТАЖ» по першому етапу по довжині причалу 50,0±75,0 м.п. по всій ширині ростверку (14,50 м) у строк 21.08.2017р., що було виконано. В подальшому, ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» зобов'язано надавати фронт робіт по другому, третьому та четвертому етапах по довжині причалу по 50,0±75,0 м: вздовж лінії кордону з виконанням робіт по залізничній колії № 33, підкрановими коліям та ремонту анкерних тяг - **по завершенню робіт по першому етапу.**
- (244) Матеріали, надані Заявником свідчать про неодноразове інформування ним МФ ДП «АМПУ» (у тому числі листами № 902 від 09.10.2017р., № 905 від 09.10.2017р., № 928 від 17.10.2017р., № 962 від 25.10.2017р.) про проблемні питання, пов'язані з виконанням **ТОВ «ТБМ-СТРОЙМОНТАЖ» робіт, передбачених календарним графіком на об'єкті «Капітальний ремонт верхньої будови Причалу № 9» (далі – Графік).** Компанія просила МФ ДП «АМПУ» забезпечити своєчасне та повне виконання необхідних ремонтних робіт відповідно до Графіку та пропонувала терміново провести відповідну виробничу нараду з технічних питань з залученням представників ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» для встановлення підстав порушення Графіку та визначення обсягу необхідних робіт, що залишилися не виконаними, а також порядку і строків їх виконання.
- (245) 13.11.2017р. ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» отримало від МФ ДП «АМПУ» лист № 18-09/7050 від 09.11.2017р., у якому повідомлялось про те, що Адміністрація МФ не вбачає підстав для проведення певних нарад стосовно проведення ремонту причалу №9, з заявленням одночасно вимоги щодо виконання рішення суду у справі № 910/7003/16 (яке не має відношення до причалу № 9, підтвердження вагонів та теплоходів, а стосується інших складських площ за Договором оренди №РОФ-864 від 01.03.2010р., які розташовані в тилу запроєктованого причалу №8).
- (246) Як вказує ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» станом на кінець листопада 2017 року перший етап робіт не виконаний/не завершений, тому, на думку Компанії, відсутні підстави надати ТОВ «ТБМ-СТРОЙМОНТАЖ» подальший фронт робіт. Натомість, представники (субпідрядна організація) ТОВ «ТБМ-СТРОЙМОНТАЖ» намагаються, не завершивши виконання першого етапу робіт, приступити до виконання інших етапів робіт. Раніш, ДП «АМПУ» листом № 3167 від 26.05.2017р., окрім іншого, повідомило про необхідність спільної взаємодії Миколаївської філії ДП «АМПУ» та Компанії під час виконання ремонтних робіт причалу № 9. Однак, це не виконується та вчиняються дії щодо затягування виконання ремонтних робіт та здійснення їх таким чином, щоб

- обмежити ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» у користуванні складськими площами, перевантажувальними кранами, причалом, що знаходяться у законному користуванні Компанії.
- (247) ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» листом № 1033 від 24.11.2017р. (вх. МФ ДП «АМПУ» № 6935 від 24.11.2017) направленим МФ ДП «АМПУ» факсом, ел. поштою та кур'єром заявило про свої заперечення проти несанкціонованого переходу підрядної організації ТОВ «ТБМ-СТРОЙМОНТАЖ» **до наступних етапів робіт без якісного та повного виконання попередніх етапів робіт, із покиненням порушених ними територій у існуючому на цей час стані.** Враховуючи вищенаведене, Компанія просила МФ ДП «АМПУ»: **забезпечити виконання ремонтних робіт причалу №9 у відповідності до Графіку ремонтних робіт** та за встановленої послідовності (перехід до кожного наступного етапу робіт після виконання належним чином та затвердження попереднього); організувати виконання ремонтних робіт таким чином, щоб не порушувалась основна експлуатаційна діяльність підприємства та була забезпечена можливість використання причалу № 9, безперервність перевалки і виконання навантажувально-розвантажувальних робіт; здійснювати організацію виконання ремонтних робіт за участю та співпрацею з Компанією.
- (248) Електронною поштою 28.11.2017р. від МФ ДП «АМПУ» надійшло повідомлення №18-28/7601 від 28.11.2017р. про проведення виробничої наради 29.11.2017 в 10-00, а 29.11.2017р. надійшло **повідомлення №18-28/7635 від 28.11.2017р. про те, що нарада не відбудеться.**
- (249) Отже, питання виконання ремонту причалу № 9 станом на листопад 2017 року не було вирішено з ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ», новий Графік та виконання додаткових робіт - не погоджувалися.
- (250) Крім того, від ТОВ «ТБМ-СТРОЙМОНТАЖ» на адресу ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» надійшов лист від 24.11.2017р. № 561/11 з проханням надати доступ до 2-ї секції причалу з 27.11.2017р.
- (251) Компанія надала свою відповідь № 1034 від 24.11.2017р., у якій повідомила, що відповідно до Протоколу виробничої наради МФ ДП «АМПУ» від 15.08.2017р. щодо виконання робіт з капітального ремонту верхньої будови причалу № 9 ТОВ «ТБМ-СТРОЙМОНТАЖ», окрім іншого, було зобов'язано приступити до виконання робіт на об'єкті з 21.08.2017р. та виконувати роботи по етапам згідно наданих ділянок.
- (252) Слід акцентувати увагу, що про ситуацію яка склалася, ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» повідомляла ДП «АМПУ» листом від 01.10.2017р. № 872.
- (253) Заявник Відділенню повідомив, що 17.10.2017р. від ДП «АМПУ» до Компанії, у відповідь на звернення від 01.10.2017р. № 872, надійшов лист № 6456 від 11.10.2017р., який повністю продублював позицію Філії, викладену в листі №18-11/6402 від 11.10.2017р., яка полягала в твердженні ДП «АМПУ» про неможливість експлуатації причалу № 9 до завершення ремонтних робіт. При цьому, Товариство акцентувало увагу, що необхідність посилення анкерних тяг, була встановлена ще у 2015 році, виконання посилення усіх анкерних тяг в кількості 18-ти шт. було передбачено Капітальним ремонтом без виведення Причалу №9 з експлуатації, тобто мова не йде про виявлення додаткових робіт.
- (254) Отже, надані Заявником пояснення підтверджують, що ремонт причалу № 9 здійснювався з суттєвим порушенням Графіку, про що неодноразово було проінформовано МФ ДП «АМПУ». Роботи з виконання капітального ремонту Причалу № 9 фактично зупинені, Адміністрація МФ Графік виконання робіт не відкоригувала та не узгоджувала подальші дії з підрядником та ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ». Виробничу нараду з технічних питань з залученням представника Компанії МФ ДП «АМПУ» не проводило.
- (255) На адресу МФ ДП «АМПУ» Відділенням було направлено запит із вимогою про надання інформації (пояснень та документів) від 16.11.2017р. № 2-292/80-1582, а саме: вимагалось надати документи (акт, висновок, тощо), що підтверджують виявлення додаткових пошкоджень причалу № 9 та обґрунтовують необхідність проведення додаткових ремонтних робіт на ньому; зазначити, наразі до якого стану в цілому, визначеного пунктом 3.2.29 Правил технічної експлуатації портових гідротехнічних споруд, відноситься стан портової гідротехнічної причальної споруди № 9 (причалу № 9), надати

підтверджуючі документи, які містять такий висновок; вказати вид ремонту, який проводиться на причалі № 9 (капітальний, поточний), надати усі документи, які підтверджують необхідність проведення ремонту причалу № 9; зазначити чи виводився причал № 9 з експлуатації. Якщо так - надати акт комісії; наказ підприємства про виведенні причалу № 9 з експлуатації; документи, які підтверджують подання інформації про виведення споруди з експлуатації до Міністерства інфраструктури України та Регістра судноплавства України; експертні висновки про необхідність виведення причалу № 9 з експлуатації (у разі відсутності таких документів - вказати про це із зазначенням причин); вказати причини, по яким порушується погоджений календарний графік виконання ремонтних робіт на причалі № 9 (об'єкт «Капітальний ремонт верхньої будови причалу № 9»); вказати, чи погоджувала МФ ДП «АМПУ» попередньо з ТОВ «Нікморсервіс Ніколаєв», як то передбачено договором про встановлення сервітуту від 10.07.2013 № А6-А, проведення у жовтні місяці 2017 року додаткових ремонтних робіт на причалі № 9 (якщо так - надати відповідне листування. Якщо ні - зазначити причину із нормативним обґрунтуванням).

(256) МФ ДП «АМПУ» листом від 04.12.2017р. №18-09/7747 із зазначених вище питань надала пояснення такого змісту (також відповідні документи):

«Згідно з матеріалами технічного звіту контрольно-інспекторського обстеження причалу № 9 за 2015 рік, стан споруди в цілому визнано - задовільним, потребує ремонтних робіт. Виявлені пошкодження основних конструктивних елементів причалу: палі, залізобетонні наголовники палей, фасадна частина бортової балки, кранові та залізничні колії, відбійні та колесовідбійні пристрої, обірвано п'ять анкерних тяжів. Адміністрація не має документів, що підтверджують виявлення додаткових пошкоджень причалу №9; позачергові обстеження причалу №9 у 2015-2017 роках не проводились.

Вид ремонту - капітальний, відповідно РД 31.35.08-84 «Відомче положення про проведення планово-попереджувального ремонту виробничих будівель і споруд на морському транспорті». Надано завірені копії пояснювальної записки робочого проекту «Капітальний ремонт верхньої будови причалу № 9» та акту огляду гідротехнічної споруди Регістром судноплавства України від 01.08.2016 № 104-4-90-16.

Причал № 9 з експлуатації не виводився.

15.08.2017 Адміністрація Миколаївського морського порту та ТОВ «ТБМ-Строймонтаж» за участю ТОВ «Нікморсервіс Миколаїв» було погоджено Календарний графік виконання робіт на об'єкті «Капітальний ремонт верхньої будови причалу № 9», який оформлено протоколом виробничої наради.

24.10.2017 Адміністрація спільно з представниками ТОВ «ТБМ-Строймонтаж» провела виробничу нараду на предмет стану виконання ремонтних робіт. Було встановлено, що роботи ведуться із запізненням та відставанням від графіку майже на три тижні.

Адміністрація запросила пояснень від ТОВ «ТБМ-Строймонтаж», щодо причин порушення строків виконання робіт. У свою чергу ТОВ «ТБМ-Строймонтаж» зазначило, що основною причиною порушення строків є: (1) факт неможливості забезпечення належної безпеки працівників ТОВ «ТБМ-Строймонтаж» при виконанні робіт; (2) неможливість залучення техніки ТОВ «ТБМ-Строймонтаж» у необхідній кількості при виконанні робіт, оскільки ТОВ «Нікморсервіс Миколаїв» систематично проводяться перевантажувальні роботи на причалі. Протоколи додано.

Додаткові ремонтні роботи понад зазначеного проекту на причалі № 9 не виконуються. Таким чином, потреби в погодженні не виникає» (мовою оригіналу).

(257) Аналіз наданих МФ ДП «АМПУ» документів та положень нормативно-правових актів, що регламентують вищенаведені питання, засвідчив наступне.

Відповідно пунктів 8.2, 8.4 Договору сервітуту, МФ ДП «АМПУ» зобов'язана не чинити перешкод Компанії в користуванні причалом та причальною інфраструктурою, а також не втручатися в господарську діяльність Компанії і не чинити перешкод у її здійсненні.

Згідно пункту 9.1.5 цього ж Договору, МФ ДП «АМПУ» має право здійснювати на причалі та причальній інфраструктурі необхідні дії, пов'язані з експлуатацією і

обслуговуванням майна (у тому числі ремонт та ін.), за умови попереднього погодження своїх дій з Компанією.

- (258) Враховуючи діюче законодавство з охорони праці, ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» самостійно організовує охорону та безпеку праці на об'єктах, що знаходяться у його користуванні, та є відповідальною особою за організацію та охорону інфраструктури Портового оператора.
- (259) Відповідно пункту 3.3.6. Правил технічної експлуатації портових гідротехнічних споруд, ремонтні роботи повинні бути організовані так, **щоб не порушувалась основна експлуатаційна діяльність підприємства.**
- (260) Використання причалу № 9 є необхідним для здійснення Компанією господарської діяльності, без відома та без погодження з ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» на територіях, що знаходяться у користуванні Компанії, не мають право знаходитися будь-які особи, не можуть проводитися будь-які дії, не можуть використовуватися та займатися території та ін.
- (261) Експлуатація причалу № 9 не заборонена, причал №9 не виводився у встановлений законодавством спосіб з експлуатації, відсутні експертні висновки про неможливість експлуатації причалу № 9 та необхідність виведення його з експлуатації, у погодженому календарному графіку виконання робіт на об'єкті «Капітальний ремонт верхньої будови причалу № 9» не передбачено виведення з експлуатації причалу № 9.
- (262) Ремонт причалу № 9 здійснювався з суттєвим порушенням Графіку, Адміністрація МФ не відкоригувала Графік виконання робіт та не узгоджувала подальші дії з підрядником та ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ», виробничу нараду з технічних питань з залученням представника Компанії не організувала.
- (263) МФ ДП «АМПУ» на адресу ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» було направлено лист від 25.10.2017р. № 18-14/6654, у якому Філією було зосереджено увагу на неможливості ТОВ «ТБМ СТРОЙМОНТАЖ» проводити ремонтні роботи через значну завантаженість причалу № 9, пов'язану з виконанням навантажувально-розвантажувальних робіт. При цьому МФ ДП «АМПУ» було проінформовано Заявника про тимчасове обмеження здійснення швартовних та навантажувально-розвантажувальних робіт по всій довжині кордону причалу. Вказане, на думку МФ ДП «АМПУ», надасть можливість якомога швидше закінчити ремонтні роботи на причалі. У цьому ж листі МФ ДП «АМПУ» зосередило увагу Заявника, що не виконання в запланований термін ремонтних робіт може призвести до повного виводу причалу № 9 з експлуатації.
- (264) Вказане суперечить попереднім висновкам ДП «АМПУ» та МФ ДП «АМПУ», пов'язаним із процесом організації ремонтних робіт на причалі № 9 Миколаївського морського порту. Так, відповідно до Протоколу виробничої наради МФ ДП «АМПУ» від 15.08.2017 року представниками МФ ДП «АМПУ», ТОВ «ТБМ СТРОЙМОНТАЖ» та ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» було прийнято рішення про необхідність ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» погодити схеми швартування судна через проставки з головним диспетчером МФ ДП «АМПУ» та службою охорони праці у строк 01.09.2017. Окрім того, ТОВ «ТБМ-СТРОЙМОНТАЖ» було зобов'язано: відкоригувати графік виконання робіт та надати ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» у строк до 18.08.2017 року; приступити до виконання робіт на об'єкті 21.08.2017 року; виконувати роботи по етапам згідно наданих ділянок.
- (265) Наведене свідчить, що ремонтні роботи мають виконуватись ТОВ «ТБМ-СТРОЙМОНТАЖ» з мінімальним втручанням у господарські процеси, пов'язані із виконанням навантажувально-розвантажувальних робіт ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» на причалі № 9. З цією метою виконання робіт було розбито на декілька етапів та передбачена можливість швартування суден до причалу через проставки.
- (266) Згідно «Звіту по оцінці технічного стану причалу №9» МФ ДП «АМПУ» за 2015р. (далі – Звіт за 2015р.), технічний стан причалу № 9 в цілому визнаний «задовільним, потребує ремонтних робіт» з висновком про можливість подальшої експлуатації (про необхідність капітального ремонту вказівки відсутні, як і про необхідність обмеження експлуатації) (стор. 36 Звіту).

- (267) В 2015 (24.05.) та 2016 (20.05.) роках комісією у складі представників МФ ДП «АМПУ» та ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» проводився періодичний огляд причалу №9. За результатами було складено відповідні акти, в яких зафіксовано необхідність проведення ремонтних робіт, зокрема, оновити нумерацію швартових тумб, відновити обірвані анкерні тяжі, відремонтувати пошкоджене залізобетонне покриття причалу, підкранові та залізничні колії.
- (268) 19.05.2017 року було проведено також періодичний огляд причалу № 9, **але до складу комісії не було включено представника ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ»**. За результатами огляду комісія дійшла висновку, що потребує ремонту пошкоджене залізобетонне покриття причалу, підкранові та залізничні колії, колесовідбійний брус, пошкоджені анкерні тяги, тощо.
- (269) 01.08.2016 року інженером – інспектором Регістра судноплавства України було проведено огляд причалу № 9. За результатами складено «Акт огляду гідротехнічної споруди» №104-4-90-16.

Пункт 2.4. розділу 2 «Вимоги та висновки» цього акту передбачає усунення виявлених та зафіксованих дефектів у ході планових ремонтних робіт 2016-2017рр.

Згідно пункту 2.5. акту стан причалу оцінено як задовільний, потребує ремонтних робіт. Робочий проект (том 1), складений ТОВ «Анкор» у 2016р. «Капітальний ремонт верхньої будови причалу №9», передбачає (*витяг; мовою оригіналу*):

«2.2. Проектные решения по капитальному ремонту.

Настоящим рабочим проектом, в соответствии с техническим заданием, предусмотрен капитальный ремонт верхнего строения причала для устранения его физического износа. Специализация причала и технология погрузо-разгрузочных работ не изменяется. Сохраняется перегрузочное оборудование.

5. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОХРАНЕ ТРУДА И ТЕХНИКЕ БЕЗОПАСНОСТИ

Компоновка технологического оборудования обеспечивает возможность безопасной эксплуатации ремонтируемого перегрузочного комплекса на причале №9.

Для обеспечения безопасной работы оборудования перегрузочного комплекса предусматривается...

При производстве ППР администрация и оперативно-распорядительский персонал ПК обязаны руководствоваться действующими Правилами безопасности труда в морских портах (ПБТП РД 31.82.03-87) и должностными инструкциями, утвержденными в установленном порядке.

Складирование грузов, должно производиться в соответствии с утвержденной технологией и нормами, приведенными в Приложении 2 ПБТП (РД 31.82.03-87).

Производство погрузочно-разгрузочных работ должно производиться по рабочим технологическим картам (РТК), разрабатываемым и утверждаемым эксплуатационной службой комплекса.

6. ОРГАНИЗАЦИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ПРИ КАПИТАЛЬНОМ РЕМОНТЕ СООРУЖЕНИЯ

Причал №9 расположен на территории действующего предприятия.

Условия производства работ характеризуются следующими особенностями:

- строительные работы осуществляются в условиях действующего предприятия;
- вспомогательные производства (стенды для сварки металлоконструкций, складирования материалов и размещения строительной техники, зданий и сооружений и др.) из-за ограниченной территории причала не могут в полной мере быть размещены в ее пределах.

Производство работ по капитальному ремонту причала выполняется в особо сложных условиях действующего предприятия (порта), где постоянно осуществляется движение поездов, порталных кранов, перегружателей, автомобильного транспорта, отсутствует возможность складирования строительных материалов на стройплощадке.

Производство работ предусматривается выполнять "в окна" между погрузо-разгрузочными работами в период отсутствия ошвартованных судов и ж.д. составов на причале. Материалы после разборки необходимо вывозить с территории причала, для исключения помех движению технологического транспорта. А также необходимо

учитывать факт вынужденного простоя при производстве ремонтных работ, связанного с погрузо-разгрузочными работами при обработке судов на причале, т.к. работы планируется выполнять в сжатые сроки без вывода причала из эксплуатации».

- (270) У Звіті за 2015 рік та робочому проекті була встановлена необхідність виконання посилення усіх анкерних тяг в кількості 18-ти шт. без виведення причалу № 9 з експлуатації, тобто мови не йде про виявлення додаткових робіт, які б унеможливили подальшу експлуатацію причалу.
- (271) В офіційному Реєстрі гідротехнічних споруд морських портів України зазначається **технічний стан причалу № 9 як «задовільний».**
- (272) Пункти 3.2.28, 3.2.29 Правил технічної експлуатації портових гідротехнічних споруд визначають, що стан споруди «задовільний» - це: відсутні конструкції, що відповідають станам «задовільний, потребує ремонтних робіт», «задовільний з обмеженнями», «задовільний з обмеженнями, потребує ремонтних робіт», «непридатний до експлуатації», «аварійний» (фізичний знос споруди - до 20%).
- (273) В ході розгляду справи територіальним відділенням вимогою про надання інформації від 16.07.2018р. № 2-292/80-658 були запитані відповідні пояснення у ТОВ «ТБМ-СТРОЙМОНТАЖ».
- (274) На вимогу Відділення надати копії документів, на основі яких МФ ДП «АМПУ» були висловлені припущення щодо неможливості здійснення швартування суден біля вказаного причалу, листом від 01.08.2018 року № 435 ТОВ «ТБМ-СТРОЙМОНТАЖ» повідомило Відділення про те, що припущення, викладені в листі від 19.09.2017 року № 434/09 були зроблені на основі візуального огляду, а не керуючись певними документами. Як стверджує виконавець робіт демонтаж анкерних тяг передбачено проектною документацією, тому в документальній фіксації стану анкерних тяг, не було необхідності.
- (275) На питання Відділення, чи підтвердилась станом на теперішній час (липень 2018 року) інформація щодо можливого обривання анкерних тяг у місцях входу в плиту ростверка в створі швартових тумб №№ 51-57, ТОВ «ТБМ-СТРОЙМОНТАЖ» повідомило, що на момент розкриття анкерних тяг в створі швартових тумб №№ 51-57 візуально підтверджено, **що існуючі анкерні тяги були фактично обірвані в місцях їх входу в плиту ростверку.**
- (276) Висловлені припущення щодо неможливості швартування, встановлені на основі того, що анкерна тяга – є несуча конструкція (анкер), котра утримує причал (зону причалу, в якій встановлена швартувальна тумба) в горизонтальній площині. При швартуванні, навантаження на причал **могли б** викликати деформації між лінією тилових масив та власне причалом.
- (277) У листі від 01.08.2018 року № 435 ТОВ «ТБМ-СТРОЙМОНТАЖ» також проінформувало про закінчення ремонтних робіт на причалі № 9 Миколаївського морського порту та зазначило, що під час виконання робіт з грудня 2017 року по червень 2018 року координація дій між ТОВ «ТБМ-СТРОЙМОНТАЖ» та ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» не здійснювалась.
- (278) Як свідчить інформація, надана МФ ДП «АМПУ» листом від 27.07.2018 року № 18-01-02.01-4457 ремонтні роботи на причалі № 9 Миколаївського морського порту були завершені **у червні 2018 року.** Цим же листом МФ ДП «АМПУ» було надано копії листів (від 24.11.2017р. № 561/11, від 05.12.2017р. № 577/12, від 06.12.2017р. № 18-28/7815), які надходили на адресу Філії від ТОВ «ТБМ-СТРОЙМОНТАЖ» та у яких останній повідомляє про ненадання зі сторони ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» доступу до 2-ої секції причалу № 9 Миколаївського морського порту з метою проведення відповідних ремонтних робіт.
- (279) Даним листом МФ ДП «АМПУ» також надала результати водолазного обстеження причалу № 9 Миколаївського морського порту за березень-квітень 2017 року, які на думку Філії, свідчать про факт обривання анкерних тяг у місцях входу в плиту ростверка в створі швартових тумб №№ 51-57. В той же час, результати наданого водолазного обстеження серед наведених висновків містять таке формулювання: *«Анкерні тяжі омонолічені в ж/б*

надбудові та до огляду недоступні» (мова оригіналу). Також, щодо анкерних тяг в створі швартових тумб №№ 51-54 вказані результати водолазного обстеження свідчать, що вони знаходяться в цілому стані, а анкерні тяжі швартових тумб №№ 55-57 знаходяться в зруйнованому стані.

- (280) Отже, інформація надана МФ ДП «АМПУ» свідчить про те, що лише частина анкерних тяг в створі швартових тумб причалу № 9 були зруйновані. При цьому висновки ТОВ «ТБМ-СТРОЙМОНТАЖ» (лист від 19.09.2017 № 434/09), на основі яких МФ ДП «АМПУ» фактично обмежила швартування суден до причалу, були зроблені за припущеннями, які не підтверджувались експертними висновками або ж будь-якими іншими документами.
- (281) Інформація набута у ході розгляду справи, а саме: визначені в проектній документації умови виконання ремонтних робіт та фактичне швартування інших суден до причалу, підтверджує можливість проведення навантажувально-розвантажувальних робіт без виведення причалу з експлуатації або ж обмеження у швартуванні суден.
- (282) Таким чином, вищенаведені, закріплені документально, обставини та нормативні положення свідчать, що виведення з експлуатації причалу № 9 не передбачено, роботи з капітального ремонту причалу № 9 повинні проводитись поетапно у стислі терміни, так, щоб не порушувалась основна експлуатаційна діяльність Товариства («у вікнах» поміж навантажувально-розвантажувальними роботами в період відсутності ошвартованих суден і залізничних вагонів на причалі). При цьому невжиття з боку МФ ДП «АМПУ» дієвих заходів щодо урегулювання спірних питань з ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» свідчить про небажання **Філії не лише уникнути ущемлення економічних інтересів вказаного суб'єкта, але й підтримати належні умови конкуренції у Миколаївському морському порту.**

5.3. Негативний вплив на конкуренцію у вигляді дій, що можуть призвести до обмеження конкуренції

- (283) ДП «АМПУ» в особі МФ наділене особливими правами та повноваженнями згідно діючого законодавства, його статус має подвійну правову природу як суб'єкта владних повноважень, зокрема, щодо підтвердження заявок на завезення вантажу до морського порту, надання дозволу на вхід/вихід судна в порт, адміністрування портових зборів, так і суб'єкта господарювання, що має монопольну владу на ринку певних послуг, що надаються в морському порту Миколаїв. Відповідно, ДП «АМПУ», використовуючи ринкову та адміністративну владу, може диктувати свої умови при продажі таких послуг, нав'язувати споживачу не вигідні для нього, непотрібні та нереальні умови, не допускати, усувати та обмежувати конкуренцію, зокрема, шляхом не підтвердження (неузгодження) заявок, відмови у заході в порт та доступу до портової інфраструктури окремих суб'єктів господарювання.
- (284) ДП «АМПУ» в особі МФ, яке має ряд визначених законодавством зобов'язань, функцій та повноважень, повинне реалізовувати та виконувати їх, не завдаючи при цьому шкоди інтересам суб'єктів господарювання, які на законних підставах провадять діяльність та ведуть конкурентну боротьбу на території морського порту Миколаїв; вчиняти дії щодо свого майна, не допускаючи виникнення ситуацій, які можуть призводити до негативного впливу на конкуренцію та ущемлення інтересів суб'єктів господарювання, які здійснюють господарську діяльність на території Миколаївського морського порту, у порівнянні з іншими учасниками ринку, які надають аналогічні послуги.
- (285) Як показує хронологічний аналіз встановлених обставин, Філія, користуючись своїм одноосібним правом погодження/підтвердження заявок на завезення в морський порт вантажу шляхами, що знаходяться на балансі (у користуванні) адміністрації морського порту, або шляхами, які є об'єктами портової інфраструктури загального користування державної форми власності, або згідно з договорами, укладеними між адміністрацією морського порту і перевізником (замовником, відправником), надання доступу до ММП (надання дозволу на вхід/вихід судна до морського порту) та наділеними адміністративними функціями та владними повноваженнями, вчиняє дії, спрямовані на

створення несприятливих та дискримінаційних умов діяльності Заявника та блокування його роботи.

- (286) Наведене свідчить, що ДП «АМПУ» в особі Філії має можливість використовувати свій статус, вчиняючи дії, які можуть мати негативний вплив на діяльність суб'єктів господарювання (в тому числі, їх становище у конкурентному середовищі), які ведуть господарську діяльність (надають послуги) у морському порту Миколаїв шляхом ущемлення їх інтересів, послаблення ринкової позиції та конкурентоспроможності.
- (287) Усі пояснення, що надавались Філією, не є належним обґрунтуванням його поведінки, яка є антиконкурентною, у розумінні норм Закону України «Про захист економічної конкуренції».
- (288) Як вже було зазначено, ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» є портовим оператором та здійснює свою господарську діяльність в межах території Миколаївського морського порту. Товариство використовує причал № 9 і причальну інфраструктуру відповідно до договору про встановлення сервіту.
- (289) Таким чином, з метою здійснення своєї господарської діяльності у Заявника є постійна необхідність безперервного доступу до відповідних об'єктів портової інфраструктури, які знаходяться на території Миколаївського морського порту.
- (290) Компанія, надаючи послуги з перевантаження зернових вантажів та металопродукції, обробки суден, автомобільного та залізничного транспорту, вантажів, є учасником відповідних товарних ринків.
- (291) Окрім Заявника, в межах території Миколаївського морського порту провадять відповідну діяльність й інші суб'єкти господарювання, які перебувають із Заявником в конкурентних відносинах.
- (292) Так, листом від 30.11.2017р. № 1059 Заявник повідомив, що перелік стивідорних компаній, що здійснюють господарську діяльність на території МФ ДП «АМПУ» (Адміністрація Миколаївського морського порту), наведений на офіційному сайті Адміністрації Миколаївського морського порту. Усі стивідорні Компанії Порту є одна для одної конкурентами, оскільки надають стивідорні послуги в Миколаївському морському порту та мають за мету залучити якомога більше клієнтів та вантажу для більшого обсягу НРР через причали, що знаходяться в їх користуванні.
- (293) Як вже було наведено вище, наслідком не підтвердження Компанією заявок на завезення вантажу до порту, стало не проведення Заявником НРР згідно укладених договорів. Товариство вимушено було нести необґрунтовані значні фінансові витрати, що негативно впливає на його господарську діяльність та порушення технологічного процесу.
- (294) Так, відповідно до поданої 06.10.2017 року ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» на адресу МФ ДП «АМПУ» претензії № 899 від 06.10.2017р. бездіяльність Філії щодо не підтвердження в системі МЕСПЛАН надісланих заявок № 999, 1140 та 1674 на жовтень 2017 року, про які Заявником повідомлялось листами: від 28.09.2017р. № 839, № 840, № 841; від 29.09.2017р. № 858, № 859, № 860, № 861; від 30.09.2017р. № 865, № 866, № 867; від 02.10.2017р. № 869, № 870, № 871, 872; від 03.10.2017р. № 875, № 876, № 877, 878, завдала збитків Компанії на суму 13 394 539,22 грн. без ПДВ.
- (295) Даний розмір збитків було обраховано ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» залежно від обсягу непідтвердженого вантажу та комплексної ставки обробки вантажів Компанією за формулою:
Заготівка (заявка МЕСПЛАН № 1140, № 1674):
60112 т x 5,35 дол. США = 319795,84 дол. США = 8 570 208,72 грн. (курс 26,799 грн. за 1 дол. США);
Сталь (заявка МЕСПЛАН № 999):
3250 т x 6,0 дол. США = 19500 дол. США = 522 580,50 грн. (курс 26,799 за 1 дол. США).
Отже, Заявник внаслідок позбавлення можливості у наданні послуг з проведення навантажувально-розвантажувальних робіт втратив **9 092 789,22 грн.** доходу.
- (296) Листом від 09.10.2017 року № 901 Компанією до Філії було подано Претензію № 901 від 09.10.2017 року на суму 2 058 124,32 грн. без ПДВ. При цьому розмір неотриманого доходу ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» внаслідок непідтвердження заявки МЕСПЛАН № 903098 на завоз сталі за розрахунками, наведеними у Претензії склав:

10690 т x 6,0 дол. США = 64 140 дол. США = **1 715 039,46 грн. без ПДВ** (курс 26,74 за 1 дол. США).

- (297) Відповідно до розрахунків, наведених ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» у Претензії № 1025 від 22.11.2017 року, адресованій МФ ДП «АМПУ», сума недоотриманих Компанією доходів, внаслідок непідтвердження заявок МЕСПЛАН на завоз кукурудзи складає:
 - Кукурудза 950 т (заявка МЕСПЛАН № 999633):
 950 т x 4,5 дол. США = 4275 дол. США = **113 253,30 грн.** (курс 26,492 грн. за 1 дол. США);
 - Кукурудза 1950 т (заявка МЕСПЛАН № 999609):
 1950 т x 4,5 дол. США = 8775 дол. США = **232 467,30 грн.** (курс 26,492 грн. за 1 дол. США).
- (298) Виходячи із вищенаведеної інформації, розмір неотриманого доходу ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» тільки внаслідок непідтвердження МФ ДП «АМПУ» окремих заявок на плани завезення вантажів протягом жовтня-листопада 2017 року склав **11 153 549,28 грн.**
- (299) Листом від 31.07.2018 року № 512 Заявник повідомив територіальне відділення про те, що надати детальний розрахунок витрат, понесених Товариством після жовтня 2017 року не вбачається можливим внаслідок відсутності планів завозу вантажу від клієнтів Компанії.
- (300) Наведені розрахунки засвідчують значні економічні втрати Товариства, які викликані бездіяльністю МФ ДП «АМПУ». Натомість, як було з'ясовано територіальним відділенням та підтверджується матеріалами справи, обробка вантажів, яку планувало здійснювати ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ», була здійснена іншими портовими операторами Миколаївського морського порту: ТОВ «МЕТАЛ СТИВІДОРІНГ КОМПАНІ», ТОВ «ТРІОНТА ПЛЮС», ТОВ «ГРІНТУР ЕКС», ТОВ «СТИВІДОРНА ІНВЕСТИЦІЙНА КОМПАНІЯ», Філія «Миколаївський річковий порт» АСК «Укррічфлот», що сприяло отриманню ними відповідних доходів від виконання навантажувально-розвантажувальних робіт.
- (301) Вищенаведена поведінка МФ ДП «АМПУ» (використання адміністративних функцій) свідчить про фактичне усунення Товариства з ринку здійснення НРР, що може призвести до обмеження його конкурентоспроможності, відповідно й обмеження конкуренції на ринку надання стивідорних послуг.
- (302) Відповідно до положень статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції» економічна конкуренція (конкуренція) – змагання між суб'єктами господарювання з метою здобуття завдяки власним досягненням переваг над іншими суб'єктами господарювання, внаслідок чого споживачі, суб'єкти господарювання мають можливість вибирати між кількома продавцями, покупцями, а окремий суб'єкт господарювання не може визначати умови обороту товарів на ринку.
- (303) Отже, можливість суб'єкта господарювання успішно конкурувати на ринку визначається тим, чи володіє він перевагами у порівнянні з іншими учасниками ринку. Наявність стійких конкурентних переваг і їх розвиток забезпечує високий рівень конкурентоспроможності учасника ринку та надає йому можливість підвищувати ефективність виробництва (надання послуг). Так, наприклад, досягнення найнижчої собівартості послуг у порівнянні з конкурентами, призводить до вивільнення додаткових фінансових ресурсів, які можуть спрямовуватися учасником ринку на: вдосконалення виробничого процесу, впровадження нових технологій, реалізацію інвестиційних проектів та інших заходів, спрямованих на посилення конкурентоспроможності підприємства. Важливе і не останнє значення має ділова репутація суб'єкта, зокрема своєчасне, належне та якісне виконання контрактних зобов'язань.
- (304) Виходячи з наведеного, конкурентоспроможність суб'єктів господарювання, виробничі потужності яких знаходяться на території Миколаївського морського порту, на ринках послуг, які надаються такими суб'єктами з використання відповідної портової інфраструктури, залежить, зокрема від умов ведення господарської діяльності на території порту та пов'язаних з цим витрат, а також умов та можливостей отримувати доходи від надання послуг власним контрагентам.

- (305) Враховуючи, що ДП «АМПУ» в особі МФ відповідно до положень вищенаведених нормативно-правових актів, виконує підтвердження заявок портових операторів на плани завозу вантажів для обробки на причалах Миколаївського морського порту, бездіяльність Адміністрації МФ, яка полягає у непідтвердженні таких заявок або ж невжитті всіх можливих заходів для забезпечення портовим операторам можливості виконання робіт за поданими заявками, має вплив на конкуренцію на товарних ринках, на яких діють такі портові оператори, зокрема, ринку надання послуг з виконання навантажувально-розвантажувальних робіт.
- (306) Бездіяльність Адміністрації МФ, а саме: непідтвердження, поданих ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» заявок на плани завозу вантажів без належних правових підстав та причин призвела не лише до втрати вказаним суб'єктом господарювання значного обсягу доходу, але й до суттєвого обмеження конкурентоспроможності Заявника на ринку проведення навантажувально-розвантажувальних робіт на території Миколаївського морського порту. **Адже внаслідок бездіяльності МФ ДП «АМПУ щодо налагодження сталого функціонування причалу № 9 під час проведення ремонтних робіт, його експлуатація ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» не здійснювалась, у зв'язку з чим, клієнти змушені були відмовитись від послуг Компанії, що негативно вплинуло на її імідж.** Такі обставини підтверджуються, зокрема, і наданими поясненнями одного з клієнтів Заявника, який звертає увагу, що в умовах однакового рівня цін конкурентною перевагою для нього, як для споживача є мінімізація ризиків, викликаних можливими затримками чи відмовами у наданні послуг.
- (307) Таким чином, конкурентна боротьба між учасниками ринку надання послуг з проведення навантажувально-розвантажувальних робіт ґрунтується на найбільш повному забезпеченні цілей та вподобань споживачів при замовленні відповідних послуг. Тобто, відбувається фактичне домінування покупця над продавцем. При цьому, в даному випадку, конкурентна боротьба між учасниками ринку (продавцями) ведеться за допомогою нецінових методів, які виражаються в поліпшенні якості послуг, надання гарантій, забезпечення кращих умов надання послуг, цілковитій відповідності виконання зобов'язань перед споживачем умовам договору та вимогам законодавства. Покращення таких умов призведе до збільшення попиту на послуги, а нехтування вподобаннями споживачів матиме негативний вплив на кількість наданих послуг, оскільки споживачі мають можливість скористатися пропозицією на аналогічній товар інших учасників ринку.
- (308) За таких умов будь-яке втручання у господарську діяльність учасника ринку, спрямоване на обмеження його можливостей у задоволенні попиту споживачів призводить до надання споживачами переваг послугам, запропонованим іншим учасником ринку.
- (309) При цьому МФ ДП «АМПУ», маючи законодавчий вплив на господарські процеси, які відбуваються у Миколаївському морському порту та пов'язані із процедурою проходження та обробкою вантажів, має вживати всіх належних заходів щодо підтримки належних умов конкуренції та недопущення дискримінації жодного з учасників відповідних товарних ринків.
- (310) Пункт 2.12. Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року регламентує: «Рекомендована практика. Державній владі слід спільно з судновласниками і портовою адміністрацією вживати належних заходів з метою скорочення до мінімуму часу стоянки судна в порту, для чого забезпечувати задовільну організацію роботи порту; слід часто переглядати усі процедури, пов'язані з прибуттям і відправленням суден, включаючи організацію посадки і висадки пасажирів, завантаження і вивантаження вантажів, обслуговування і тому подібне. Їй також слід вживати заходів для того, щоб вантажні судна і їхні вантажі могли бути прийняті і випущені, в міру можливого, в районі обробки суден.
- 2.12.1. Рекомендована практика. Державній владі слід спільно з судновласниками і портовою адміністрацією вживати належних заходів з метою забезпечення задовільної організації роботи порту з тим, щоб процедура обробки і очищення вантажу проходила без затримки. Ці заходи повинні охоплювати всі етапи з моменту постановки судна для розвантаження і митного очищення і, у випадку необхідності, для складування і

перевідправки вантажу. Між вантажним складом і митною зоною, які повинні знаходитися поблизу району розвантаження, повинне бути забезпечене зручне і безпечне сполучення і, де це можливо, повинні бути механізовані транспортні засоби» (мовою оригіналу).

- (311) Пунктом 9 частини першої статті 4 Закону України «Про морські порти України» визначено, що функціонування та розвиток морських портів здійснюються, у тому числі за принципом рівності прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, недопущення дискримінації у доступі до об'єктів портової інфраструктури загального користування.
- (312) Відповідно до пункту 15 частини першої статті 15 вказаного Закону адміністрація морських портів України утворюється з метою забезпечення створення рівних і конкурентних умов ведення господарської діяльності та отримання послуг у морському порту.
- (313) Частиною п'ятою статті 18 цього ж Закону передбачено, що адміністрація морських портів України не має права перешкоджати або втручатися в діяльність суб'єктів господарювання, крім випадків, передбачених законом, а також встановлювати для них умови діяльності, що погіршують їх становище порівняно з іншими суб'єктами господарювання або порушують їхні права та законні інтереси.
- (314) Відповідно до статті 42 Конституції України держава забезпечує захист конкуренції у підприємницькій діяльності. Не допускаються зловживання монопольним становищем на ринку, неправомірне обмеження конкуренції та недобросовісна конкуренція. Види і межі монополії визначаються законом.
- (315) Статтею 6 Господарського кодексу України визначено загальні принципи господарювання в Україні, зокрема: забезпечення економічної багатоманітності та рівний захист державою усіх суб'єктів господарювання; свобода підприємницької діяльності у межах, визначених законом; обмеження державного регулювання економічних процесів у зв'язку з необхідністю забезпечення соціальної спрямованості економіки; добросовісної конкуренції у підприємництві.
- (316) Відповідно до частини першої статті 25 Господарського кодексу України держава підтримує конкуренцію як змагання між суб'єктами господарювання, що забезпечує завдяки їх власним досягненням здобуття ними певних економічних переваг, внаслідок чого споживачі та суб'єкти господарювання отримують можливість вибору необхідного товару і при цьому окремі суб'єкти господарювання не визначають умов реалізації товару на ринку.
- (317) Згідно пункту 4.6. Положення про Миколаївську філію державного підприємства «Адміністрація морських портів України» Філія зобов'язана, у тому числі забезпечувати конкурентоспроможність Морського порту та сприяти розвитку в Морському порту підприємницької діяльності.
- (318) Таким чином, портові оператори є рівними у здійсненні господарської діяльності у порту та у доступі до об'єктів портової інфраструктури загального користування. МФ ДП «АМПУ» при виконанні власних законодавчо визначених функцій має виходити із принципу забезпечення та розвитку підприємницької діяльності на основі рівних конкурентних умов. Зібрані у справі докази свідчать про вчинення МФ ДП «АМПУ» бездіяльності, яка не спростовується законодавчими положеннями або ж обґрунтованими обставинами та умовами, а отже свідчить про цілеспрямований характер її вчинення.
- (319) Як вже було зазначено, 06.06.2018 року на адресу територіального відділення від ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» надійшов лист від 30.05.18 № 320, у якому Заявником було повідомлено про вирішення усіх суперечливих питань з МФ ДП «АМПУ» та відсутності будь-яких претензій до Відповідача у даній справі. З цього приводу слід зазначити, що за результатами розгляду справи органи Антимонопольного комітету України приймають рішення, керуючись статтею 48 Закону України «Про захист економічної конкуренції».
- (320) Статтею 49 вказаного Закону визначені підстави закриття провадження у справі без прийняття рішення по суті, а саме – якщо:

- справа не підлягає розгляду в Антимонопольному комітеті України, його територіальному відділенні;
 - не встановлено відповідача або його місцезнаходження;
 - відповідача – юридичну особу ліквідовано;
 - вже розглянуто чи розглядається органами Антимонопольного комітету України справа з тих же підстав щодо того самого відповідача;
 - не доведено вчинення порушення;
 - інші підстави, передбачені законом.
- (321) Таким чином, обставини, пов'язані з врегулюванням спірних відносин, відсутністю претензій з боку заявника до відповідача, не належать до підстав, за яких територіальним відділенням приймається рішення про закриття провадження у справі без прийняття рішення по суті.
- (322) Відповідно до частини другої статті 4 Закону України «Про захист економічної конкуренції» суб'єкти господарювання, органи влади, органи місцевого самоврядування, а також органи адміністративно-господарського управління та контролю зобов'язані сприяти розвитку конкуренції та не вчиняти будь-яких неправомірних дій, які можуть мати негативний вплив на конкуренцію.
- (323) Згідно частини першої статті 15 Закону України «Про захист економічної конкуренції» антиконкурентними діями органів влади, органів місцевого самоврядування, органів адміністративно-господарського управління та контролю є прийняття будь-яких актів (рішень, наказів, розпоряджень, постанов тощо), надання письмових чи усних вказівок, укладення угод або будь-які інші дії чи бездіяльність органів влади, органів місцевого самоврядування, органів адміністративно-господарського управління та контролю (колегіального органу чи посадової особи), **які призвели або можуть призвести до недопущення, усунення, обмеження чи спотворення конкуренції.**
- (324) Частина третя статті 15 цього Закону визначає, що вчинення антиконкурентних дій органів влади, органів місцевого самоврядування, органів адміністративно-господарського управління та контролю забороняється і тягне за собою відповідальність згідно з законом.
- (325) Таким чином, бездіяльність державного підприємства «Адміністрація морських портів України» в особі Миколаївської філії, впродовж вересня-грудня 2017 року, яка полягає в непідтвердженні в системі МЕСПЛАН окремих заявок ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАСВ» на плани перевезень вантажів (завозу у порт), а також непідтвердженні заявок зазначеного портового оператора на прийом суден до причалу № 9 Миколаївського морського порту, що створило перешкоди у господарській діяльності Товариства, зокрема, унеможливило виконання ним зобов'язань перед контрагентами за укладеними договорами з перевалки вантажу, є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченим пунктом 3 статті 50, частиною першою статті 15 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді антиконкурентних дій органу адміністративно-господарського управління та контролю, які могли призвести до обмеження конкуренції на ринку надання послуг з проведення навантажувально-розвантажувальних робіт з використанням об'єктів портової інфраструктури в межах Миколаївського морського порту.

6. Заперечення Відповідача та їх спростування

6.1. Заперечення Відповідача

- (326) На подання з попередніми висновками у справі, яке було надіслано сторонам у справі, Відповідач листом від 27.03.2019 № 1120/18-01-02/Вих/18 надав свої зауваження та заперечення, в яких зокрема, зазначив, що не погоджується з висновками Відділення.
- (327) Так, Відповідач вкотре стверджує, що непідтвердження заявок на плани завантаження вантажів відбувалось саме з причин: порушення ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАСВ» термінів надання заявок, визначених договором від 31.01.2015 № 21-П-МИФ-15; відсутністю інформування Заявника про зайнятість складських площ та можливість накопичення та

перевантаження вантажу; капітальний ремонт причалу № 9, який обмежує його експлуатацію. МФ ДП «АМПУ» на основі вищенаведеного дійшла висновку про те, що Заявник протягом жовтня 2017 року не мав можливості здійснювати обробку вантажів з причин відсутності необхідних складських площ та проведення ремонтних робіт на причалі № 9.

- (328)** За результатами аналізу вищенаведених пояснень Відповідача Відділення зауважує, що дані доводи вже були досліджені в ході розгляду справи та спростовані а описово-мотивувальній частині цього рішення. Так, зокрема, Відділення не заперечує проти факту порушення Заявником договірних зобов'язань, однак звертає увагу, що дані обставини не обумовлюють виникнення у МФ ДП «АМПУ» права на непогодження/непідтвердження надісланих Заявником заявок. Виходячи із наданих Відповідачем пояснень, МФ ДП «АМПУ», незважаючи на надіслані ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» заявки на плани завозу вантажів, фактично самостійно прийняла рішення про неспроможність даного портового оператора виконати обробку запланованого до завезення вантажу, що суперечить вимогам пункту 4.2. Правил надання послуг у морських портах, відповідно до яких право визначення обсягів і термінів завезення в морський порт вантажу, закріплено за портовим оператором. При цьому, Відповідачем не було враховано вимог проектної документації, експертних висновків, умов укладеного з Заявником договору та положень Правил технічної експлуатації портових гідротехнічних споруд, якими визначено, що ремонтні роботи повинні бути організовані без порушень основної експлуатаційної діяльності портового оператора. Окрім того, МФ ДП «АМПУ» замість вчинення дій, спрямованих на організацію виробничого процесу обробки вантажів на причалі № 9 в умовах проведення його ремонту, який би забезпечив безперервність господарської діяльності ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ», фактично відмовляло у розгляді поданих даним портовим операторам заявок, а також вчинило дії, внаслідок яких прямі конкуренти Заявника отримали переваги у конкуренції.
- (329)** У наданих поясненнях Відповідач також звертає увагу на процес організації ремонтних робіт причалу № 9 Миколаївського морського порту, підтверджуючи, що в період з жовтня 2017 року підрядною організацією порушувались строки проведення робіт, узгоджених МФ ДП «АМПУ», у тому числі з ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ». В той же час, МФ ДП «АМПУ» зауважує, що в грудні 2017 року з боку Заявника чинились перешкоди у роботі підрядної організації ТОВ «ТБМ-СТРОЙМОНТАЖ», а саме: ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» не надало підрядній організації фронт робіт для продовження капітального ремонту, що було зафіксовано у відповідних зверненнях Відповідача до Заводського відділу Головного управління Національної поліції України в Миколаївській області.
- (330)** З приводу наведеного слід зазначити, що даним доводам Відповідача вже була надана відповідна правова оцінка. Так, обставини справи свідчать, що ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» надавало доступ до ділянок проведення робіт у відповідності з календарним планом, узгодженим сторонами. Підрядною організацією були порушені строки проведення ремонтних робіт, при цьому не виконавши роботи на одній ділянці, від портового оператора вимагалось надання доступу до іншої, чим створювались умови для повного обмеження діяльності портового оператора.
- (331)** Відповідач у наданих запереченнях стверджує, що Відділення необґрунтовано дійшло висновків про розмір завданих Заявнику збитків, а саме: розрахунки Відділення ґрунтуються виключно на адресованих МФ ДП «АМПУ» претензій Заявника, без належного обґрунтування, первинних документів, рахунків, заявок тощо.
- (332)** З приводу зазначеного Відділення зауважує наступне. Відповідно до частини першої статті 41 Закону України «Про захист економічної конкуренції» доказами у справі можуть бути будь-які фактичні дані, які мають можливість встановити наявність або відсутність порушення. Ці дані встановлюються такими засобами: поясненнями сторін і третіх осіб, поясненнями службових осіб та громадян, письмовими доказами, речовими доказами і висновками експертів.

- (333) Надані ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» листи-претензії, адресовані МФ ДП «АМПУ», копії договорів, які підтверджують наявність договірних відносин з контрагентами Заявника, а також пояснення щодо понесення фінансових витрат, обумовлених бездіяльністю Відповідача, становлять письмові докази у справі, оцінку яким було надано територіальним відділенням.
- (334) Виходячи із наведеного, заперечення МФ ДП «АМПУ» є необґрунтованими та такими, що не спростовують висновків, викладених у поданні територіального відділення з попередніми висновками у справі, а отже підлягають відхиленню.

7. Пояснення та/або зауваження Заявника

- (335) На подання з попередніми висновками Заявником не було надано жодних пояснень та/або зауважень. В той же час, у листі від 31.07.2018 року № 512 ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» було повідомлено про те, що протягом січня-червня 2018 року МФ ДП «АМПУ» здійснювалось підтвердження заявок на плани завезення зернових вантажів в системі МЕСПЛАН. Цим же листом Заявник повідомляє про здійснення Філією підтвердження постановки суден до причалу № 9 Миколаївського морського порту, а саме – суден «Queen Anatolia», «Cape Moreton», «Рах».

8. Остаточні висновки адміністративної колегії Відділення

- (336) Таким чином, доказами, зібраними у справі, доводиться висновок Відділення про те, що бездіяльність Відповідача, впродовж вересня-грудня 2017 року, яка полягає:
- в непідтвердженні в системі МЕСПЛАН окремих заявок ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» на плани перевезень вантажів (завозу у порт);
 - непідтвердженні заявок зазначеного портового оператора на прийом суден до причалу № 9 Миколаївського морського порту, що створило перешкоди у господарській діяльності Товариства, зокрема, унеможливило виконання ним зобов'язань перед контрагентами за укладеними договорами з перевалки вантажу, є антиконкурентними діями, які могли призвести до обмеження конкуренції.
- (337) Такі дії Відповідача є антиконкурентними, передбачені частиною першою статті 15 Закону України «Про захист економічної конкуренції» та заборонені відповідно до частини 3 статті 15 зазначеного Закону.

Ураховуючи викладене, керуючись статтею 7, 14 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 48 Закону України «Про захист економічної конкуренції», пунктами 3 і 11 Положення про територіальне відділення Антимонопольного комітету України, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 23 лютого 2001 року № 32-р, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 30 березня 2001 року за № 291/5482, та пунктом 32 Правил розгляду заяв і справ про порушення законодавства про захист економічної конкуренції, затверджених розпорядженням Антимонопольного комітету України від 19 квітня 1994 року № 5, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 6 травня 1994 року за № 90/299 (у редакції розпорядження Антимонопольного комітету України від 29 червня 1998 року № 169-р) (із змінами), адміністративна колегія Миколаївського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України

ПОСТАНОВИЛА:

1. Визнати бездіяльність державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (01135, м. Київ, просп. Перемоги, 14, код ЄДРПОУ 38727770) в особі Миколаївської філії державного підприємства «Адміністрація морських портів України», впродовж вересня-грудня 2017 року, яка полягає в непідтвердженні в системі МЕСПЛАН окремих заявок ТОВ «НІКМОРСЕРВІС НІКОЛАЄВ» на плани перевезень вантажів (завозу у порт), а також непідтвердження заявок зазначеного портового оператора на прийом суден до причалу № 9 Миколаївського морського порту, що створило перешкоди у господарській діяльності

Товариства, зокрема, унеможливило виконання ним зобов'язань перед контрагентами за укладеними договорами з перевалки вантажу, порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченим пунктом 3 статті 50, частиною першою статті 15 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді антиконкурентних дій органу адміністративно-господарського управління та контролю, які могли призвести до обмеження конкуренції.

Рішення може бути оскаржене до господарського суду у двомісячний строк з дня його одержання.

**Голова адміністративної колегії
Миколаївського обласного
територіального відділення
Антимонопольного комітету України**

В. Харченко