



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНОЇ КОЛЕГІЇ МИКОЛАЇВСЬКОГО ОБЛАСНОГО ТЕРИТОРІАЛЬНОГО ВІДДІЛЕННЯ

03.05.2019 р.

м. Миколаїв

№ 6-ріш
Справа № 2-26.215/60-2017

Про порушення законодавства
про захист економічної конкуренції
та накладання штрафу

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) протягом 2016 року, вчиняло дії, які полягали у створенні перешкод ПрАТ «Судноплавна компанія «Укррічфлот» в особі філії «Миколаївський річковий порт» АСК «Укррічфлот» для проведення навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт» з підстав, не передбачених законодавством.

За результатами розгляду справи № 2-26.215/60-2017 адміністративна колегія Миколаївського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України (надалі – Відділення, територіальне відділення) визнала дії МФ ДП «АМПУ», які полягають у створенні перешкод для проведення ПрАТ «Судноплавна компанія «Укррічфлот» в особі філії «Миколаївський річковий порт» АСК «Укррічфлот» навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт» у березні-квітні 2016 року та непідтверджені у серпні 2016 року заходу суден та плавзасобів даного суб'єкта господарювання до Миколаївського морського порту, з метою проведення таких робіт з підстав, не передбачених законодавством, 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 Миколаївського морського порту.*

Окрім того, Відповідач протягом 2016-квітня 2019 років, займав монопольне (домінуюче) становище на ринку послуг з надання доступу до об'єктів портової інфраструктури, які належать ДП «АМПУ» на праві господарського відання, та які використовуються або можуть бути використані з метою проведення навантажувально-розвантажувальних робіт (надалі – НРР) за схемою «борт-борт», які надаються Філією, в межах акваторії Миколаївського морського порту, оскільки на цьому ринку в нього не було жодного конкурента.

У період з 2016 року по квітень 2019 року Відповідач вчиняв дії, які полягали у висуванні протягом 2016-квітня 2019 років вимог з оплати робіт, витрати на які покриваються портовими зборами, споживачам, у тому числі приватному акціонерному товариству «Судноплавна компанія «Укррічфлот» в особі філії «Миколаївський річковий порт» АСК «Укррічфлот», що виявили намір використовувати об'єкти портової інфраструктури, які належать ДП «АМПУ» на праві господарського відання, для проведення навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт». Такі дії можуть призвести до ущемлення інтересів споживачів, що було б неможливим за умов існування значної конкуренції на ринку. В умовах конкурентного ринку, а саме – максимізації задоволення попиту споживачів, виключається можливість ущемлення інтересів останніх.

За результатами розгляду справи № 2- 26.215/60-2017 такі дії МФ ДП «АМПУ» визнано зловживанням монопольним (домінуючим) становищем на ринку (за ч. 1 статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції»).

На МФ ДП «АМПУ» накладено штраф у розмірі 68 000 (шістдесят вісім тисяч) грн., зобов'язання припинити порушення, шляхом припинення висування вимог з оплати робіт, витрати на які покриваються портовими зборами.

Адміністративна колегія Миколаївського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України, розглянувши матеріали справи № 2-26.215/60-2017 про порушення МФ ДП «АМПУ» законодавства про захист економічної конкуренції та подання Відділу досліджень і розслідувань від 14.02.2019р. № 1-06/07-пв,

ВСТАНОВИЛА:

1. Процесуальні дії

- (1) Адміністративною колегією територіального відділення було прийняте розпорядження № 60-р від 12.10.2017 року про початок розгляду справи за заявою публічного акціонерного товариства «Судноплавна компанія «Укррічфлот» (тип та найменування якого з 22.12.2017 року були змінені на приватне акціонерне товариство «Судноплавна компанія «Укррічфлот») в особі філії «Миколаївський річковий порт» АСК «Укррічфлот» (надалі – Заявник, Товариство, МРП АСК «Укррічфлот») від 16.08.2016р. № 1125.
- (2) Керуючись пунктом 19 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), Відділенням до матеріалів справи було приєднано заяву від 16.08.2016р. № 1124 МРП АСК «Укррічфлот», у якій Заявник повідомляє про аналогічні обставини, пов'язані з вартістю оплати послуг з організації навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт».
- (3) Головою територіального відділення Відповідачеві надіслано наступні вимоги про надання інформації: від 05.09.2016р. № 1-292/80-1266; від 10.10.2016р. № 1-292/80-1461; від 10.10.2016р. № 1-292/80-1469; від 26.10.2016 року № 1-292/80-1547/1; від 21.10.2016 № 18-09/5818; від 02.04.2018 року № 2-292/80-360; Заявнику: від 12.12.2016 № 1-292/1816/1, від 02.05.2018 № 1-292/80-361; іншим суб'єктам господарювання: від 10.10.2016 № 1-292/80-1469 та від 07.10.2016 року № 1-292/80-1448/1, а також запити на адресу інших суб'єктів господарювання, які могли виступати надавачами альтернативних послуг: від 07.12.2017 № 2-292/80-1674; від 08.12.2017 № 2-292/80-1689; 08.12.2017 № 2-292/80-1690 та від 08.12.2017 № 2-292/80-1695.
- (4) Листом від 28.02.2019р. № 64-02/335 Відповідачеві було направлено Подання з попередніми висновками у справі від 14.02.2019р. № 1-06/07-пв.
- (5) Листом від 28.02.2019р. № 64-02/336 Заявнику було направлено Подання з попередніми висновками у справі від 14.02.2019р. № 1-06/07-пв.

2. Заявник

- (6) Заявником у справі є приватне акціонерне товариство «Судноплавна компанія «Укррічфлот» (м. Київ, вул. Електриків, 8, код ЄДРПОУ 00017733) в особі філії «Миколаївський річковий порт» АСК «Укррічфлот» (54058, м. Миколаїв, вул. Проектна, 1). Основним видом діяльності МРП АСК «Укррічфлот» є Вантажний морський транспорт код КВЕД 50.20.
- (7) 22.12.2017 року рішенням позачергових зборів акціонерів було змінено тип та найменування товариства з публічного акціонерного товариства «Судноплавна компанія «Укррічфлот» на приватне акціонерне товариство «Судноплавна компанія «Укррічфлот». Вказаним рішенням було також затверджено Статут приватного акціонерного товариства

«Судноплавна компанія «Укррічфлот» (нова редакція), а також Положення про Філію Приватного акціонерного товариства «Судноплавна компанія «Укррічфлот» «Миколаївський річковий порт».

3. Відповідач

- (8) 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».
- (9) Відповідач здійснює свої повноваження відповідно до Закону України «Про морські порти України».
- (10) 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.
- (11) 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 (надалі – КТМ).
- (12) 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 (надалі – 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 (надалі – 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 (надалі – 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, затверджені наказом ДП «АМПУ» 13.12.2016 № 451 та зареєстровані в Головному територіальному управлінні юстиції у місті Києві за № 279/1592 (надалі – Обов'язкові постанови по порту).

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» (надалі – Наказ Мініфраструктури України № 316), тощо.

(13) 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 суднового 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);
- (14) Відповідно до частини першої статті 4 Закону України «Про морські порти України» (далі – Закон) 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.
- (15) Частина четверта статті 10 Закону регламентує, що загальний контроль за дотриманням режиму перебування і переміщення в морському порту здійснює адміністрація морських портів України.
- (16) **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.
- (17) 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», ДП «АМПУ» **входить до сфери управління Міністерства інфраструктури України.**
- (18) 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.**
- (19) 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.
- (20)** Відповідно до пункту 7.14. Статуту ДП «АМПУ» (затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України 25.03.2016 № 119 та діючого до 02.04.2018 року) 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.**
- (21)** Відповідно до статті 3 Кодексу торговельного мореплавства 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.
- (22)** 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.
- (23)** 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).
- (24) 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).
- (25) Відповідно до підпункту 13 пункту 4 Положення про Мінінфраструктури до покладених на нього завдань відноситься затвердження порядку: 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);
- (26) Згідно підпункту 31 пункту 4 Положення 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.
- (27) Окрім того, Мінінфраструктури, згідно підпункту 37 пункту 4 Положення, 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;
- (28) 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.
- (29) Повноваження та обов'язки аналогічного змісту були закріплені за Мінінфраструктури Положенням про Міністерство інфраструктури України, затвердженим Указом Президента України від 12.05.2011 року № 581/2011, діючого на час прийняття вищенаведеного 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».
- (30) 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.
- (31) 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» вищенаведеними розпорядженням Кабінету Міністрів України від 04.03.2013р. № 133-р та наказом Мінінфраструктури від 19.03.2013 № 163.
- (32) 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.
- (33) 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.**

- (34) 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).
- (35) **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).
- (36) **Державний нагляд за безпекою мореплавства у морському порту, на підходах до нього та в суміжних акваторіях здійснюється капітаном морського порту**, про що зазначено у статті 75 Кодексу торговельного мореплавства України (далі – КТМ). 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.
- (37) Статтею 79 Закону України «Про морські порти України» передбачено, що до повноважень капітана морського порту належить, зокрема, його розпорядження з питань забезпечення безпеки мореплавства, які є обов'язкові для всіх суден, юридичних і фізичних осіб, які перебувають в акваторії та на території цього морського порту.
- (38) 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, встановлено Положенням про капітана морського порту.
- (39) **Капітан морського порту очолює службу капітана морського порту, яка входить до складу адміністрації морських портів України (пункт 1.1. Положення про капітана морського порту, в редакції, діючій до внесення змін згідно Наказу Мінінфраструктури № 354 від 06.08.2018).**
- (40) Відповідно до змін, внесених Наказом Мінінфраструктури № 354 від 06.08.2018 служба капітана морського порту входить до складу Морської адміністрації України, Капітан морського порту очолює службу капітана морського порту (далі – Служба), яка входить до складу Морської адміністрації України (Державна служба морського та річкового транспорту України діяльність якої регулюється Положенням, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 06.09.2017р. № 1095).
- (41) 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.
- (42) З 19.03.2018 року межі зони нагляду були визначені Наказом Державної Служби України з безпеки на транспорті від 19.03.2018 року № 270 «Про визначення меж зон нагляду за безпекою мореплавства».
- (43) 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».
- (44) 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.
- (45) **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.
- (46) 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.
- (47) 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.
- (48) 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 суднових 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 суднових документів, установлення відповідності судновим документам основних характеристик судна, а також перевірки виконання вимог щодо укомплектування суднового 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.
- (49) **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 мореплаванням у морському торговельному порту України. Як вже було з'ясовано, служба капітана морського порту до 11.09.2018 року входила до складу адміністрації морського порту.**
- (50) 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 мореплавання, визначаються наказом Укртрансбезпеки.**
- (51) Нагляд за безпекою мореплавання у морських терміналах, розташованих у межах територій та акваторій, відокремлених від основної території та акваторії відповідного морського порту, здійснює окремий підрозділ Служби.
Служба повинна забезпечувати цілодобовий нагляд за безпекою мореплавання у морському порту, на підходах до нього та в суміжних акваторіях.
- (52) 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.
- (53) 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.
- (54) 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.).
- (55) **Адміністрація порту** і портовий оператор (далі – ПО) підтверджують отримання інформації, повідомляють капітану судна (агенту) умови лоцманського проведення в морському порту Миколаїв, причал швартування чи місце якірної стоянки на рейді та заплановану дату постановки судна до причалу (пункт 5.4.).
- (56) **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.).**
- (57) 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.).
- (58) 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.).
- (59) 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 оплату швартової операції, пов'язаної з перешвартуванням судна до вільного причалу, на зовнішній рейд за вказівкою головної диспетчерської Адміністрації порту (пункт 5.10.).

- (60) Розділом III Зводу звичаїв визначені Правила планування роботи в морському порту Миколаїв. Відповідно до пункту 3.1. Зводу звичаїв **щоденно, до 11:30 головною диспетчерською Адміністрації порту, на підставі наданих змінно-добових планів (далі – ЗДП) роботи ПО та Підприємств, 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.
- (61) Згідно положень 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.
- (62) Головна диспетчерська Адміністрації порту має право в оперативному порядку змінити черговість постановки суден до причалів або виходу суден з морського порту Миколаїв, виходячи з принципу безпеки, і ефективності розстановки суден біля причалів морського порту Миколаїв для виконання ЗДП, про що зазначено у пункті 3.3. Зводу звичаїв.
- (63) Окрім того, згідно пункту 2.1.2. договору від 09.03.2016р. № 44-П-АМПУ-16 про взаємодію сторін під час агентування суден у морських портах України, укладеного ДП «АМПУ» в особі Миколаївської філії ДП «АМПУ» (адміністрація Миколаївського морського порту) та ПАТ «Судноплавна компанія «Укррічфлот» в особі Філії ПАТ «Судноплавна компанія «Укррічфлот» Миколаївський річковий порт» (надалі – Договір про взаємодію), до обов'язків Адміністрації порту суднозаходу належить забезпечення безпеки судноплавства в акваторії морського порту та надання дозволу на вхід/вихід/перешвартування суден в/з акваторії морського порту та інше.
- (64) Таким чином, вищенаведені положення законодавства покладають на державне підприємство «Адміністрація морських портів України» обов'язки щодо забезпечення безпеки мореплавства в акваторії морського порту Миколаїв. 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.
- (65) Отже, прихід судна у Миколаївський морський порт та надання дозволу на прийом судна під обробку здійснюються з дозволу Адміністрації порту.
- (66) 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.
- (67) 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.**
- (68) 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».

- (69) Відповідно до пункту 7 наказу Міністерства інфраструктури України від 19.03.2013 № 163, після проведення державної реєстрації Адміністрації морських портів України головам Комісії передати, а голові Адміністрації морських портів України прийняти на баланс майно, **права та обов'язки** державних підприємств морського транспорту, що реорганізуються, згідно із затвердженими Міністерством розподільчими балансами та актами приймання-передачі.
- (70) 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» обов'язки із забезпечення безпеки мореплавства. 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 суб'єктів господарювання, які здійснюють господарську діяльність в морських портах України.
- (71) 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

- (72) 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 Миколаївського морського порту.**
- (73) 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).
- (74) 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.

- (75) Відповідно пунктів 3.1, 3.2, 3.3 Правил надання послуг у морських портах, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 05.06.2013р. № 348, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 05.08.2013р. за № 1401/23933, 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.
- (76) 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.
- (77) Положення статі 1 Закону України «Про морські порти України» надають наступні визначення таким термінам:
- акваторія морського порту (портова акваторія) – визначена межами частина водного об'єкта (об'єктів), крім суднового ходу, призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден;
 - 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;
 - 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;
 - 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).
- (78) Виходячи із наведених визначень, 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.

- (79) Отже, товаром, у відповідності з положеннями Методики, є послуги з проведення навантажувально-розвантажувальних робіт з використанням об'єктів портової інфраструктури Миколаївського морського порту.**
- (80) 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-квітня 2019 років НРР з використанням причалів у Миколаївському морському порту здійснювали такі суб'єкти господарювання: ТОВ «Дунайська судноплавно-стівідорна компанія», ТОВ «Стівідорна Компанія Нікмет-Термінал», ТОВ ТД «Морепродукт», Філія ПАТ «Державна продовольчо-зернова корпорація України» Миколаївський портовий елеватор», ТОВ «Нікморсервіс Ніколаєв», ТОВ «Южная Стівідорінг Компані Лімітед», ТОВ «Стівідорна інвестиційна компанія», ТОВ «Нова європейська компанія», ТОВ «Європейська транспортна стівідорна 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 судах за схемою «борт-борт». З метою здійснення навантажувально-розвантажувальних робіт вказаними суб'єктами господарювання укладені договори з ДП «АМПУ» та МФ ДП «АМПУ».
- (81) 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.** Таким методом протягом 2016-квітня 2019 років НРР здійснювали наступні суб'єкти господарювання: МРП АСК «Укррічфлот», ТОВ «Сервіс Транс» та ТОВ СП «Нібулон».
- (82) 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.**
- (83) 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.**
- (84) 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.
- (85) Враховуючи специфічний характер проведення навантажувально-розвантажувальних робіт, що полягає у неможливості їх проведення без використанням 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 Миколаївського морського порту.
- (86) Територіальні (географічні) межі досліджуваного ринку, з урахуванням вимог розділу 6 Методики, визначені шляхом установлення 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.

- (87) **Територіальними межами** задоволення попиту споживачів послуг з проведення навантажувально-розвантажувальних робіт з використанням об'єктів портової інфраструктури, є межі Миколаївського морського порту, на яких розташовані об'єкти портової інфраструктури.
- (88) 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.
- (89) **Часовими межами ринку** послуг з проведення навантажувально-розвантажувальних робіт з використанням об'єктів портової інфраструктури Миколаївського морського порту визначено період з 2016 року по квітень 2019 року.
- (90) **Бар'єрами доступу на ринок** є адміністративні бар'єри, пов'язані з необхідністю укладення договорів з ДП «АМПУ», предметом яких є надання права доступу до (або використання) 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).
- (91) **Виходячи із результатів проведеного дослідження, ринок надання послуг з проведення навантажувально-розвантажувальних робіт з використанням об'єктів портової інфраструктури 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. Антиконтентні дії Відповідача

- (92) Як свідчать матеріали справи, підтвержені 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.
- (93) Заявник є підприємством річкового транспорту та відповідно до укладених договорів надає послуги з навантажувально-розвантажувальних робіт та перевезення різного виду вантажів. Зокрема, Заявник на підставі договору про надання послуг з перевалки вантажу від 28.12.2015р. № 26-12-15 з ТОВ «МТА сервіс ЛТД» (надалі – Договір від 28.12.2015 року) **взяв на себе зобов'язання протягом дії договору власними силами виконувати перевантаження з суден та перевезення вантажу кокс з зовнішнього рейду або причалу Миколаївського морського торгового порту на склад на території Філії «Миколаївський річковий порт» АСК «Укррічфлот» (пункт 4.9 Договору № 26-12-15 від 28.12.2015р. та Додаткова угода № 2 до Договору № 26-12-15 від 28.12.2015р.). З метою виконання своїх договірних зобов'язань Заявник здійснює заходи в Миколаївському морському порту та використовує його акваторію, яка є об'єктом портової інфраструктури загального користування згідно статті 1 Закону України «Про морські порти України».**
- (94) ТОВ «МТА сервіс ЛТД», у відповідь на вимогу Відділення, пояснило (лист від 27.10.2016р. № 2016100054), що укладання Договору від 28.12.2015 року **було обумовлене наступними обставинами:**
- необхідність диверсифікації напрямків обробки вантажних потоків з урахуванням існуючих сталих логістичних ланцюгів;

- наявність у МРП АСК «Укррічфлот» власних плавкранів та плавзасобів, що дозволяє здійснювати вивантаження судна методом «борт-борт» одночасно з вивантаженням традиційним методом, і таким чином вдвічі прискорити швидкість обробки суден;
 - наявність у МРП АСК «Укррічфлот» власних складських майданчиків, що дозволяє диверсифікувати можливості зберігання вантажів, та, у комплексі з потужностями Миколаївського морського порту, організувати подальше відвантаження товарів суходелом з двох логістично незалежних майданчиків.
- (95) За поясненнями МФ ДП «АМПУ», наданими листом від 14.11.2016 року № 18-09/6401 на вимогу про надання інформації від 26.10.2016 року № 1-292/80-1547/1, послуги по організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта було включено до «Переліку послуг, які надаються Миколаївською філією ДП «АМПУ» (адміністрацією Миколаївського морського порту), згідно з затвердженими вільними цінами (тарифами)» (далі – Перелік) з 15.04.2016 року.
- (96) У цьому ж листі МФ ДП «АМПУ» повідомляє, що **появі (введенню МФ ДП «АМПУ» до Переліку) вказаної послуги передували наступні події.** Заявник листом від 13.01.2016р. № 66 звернувся до Адміністрації МФ з проханням надати договір на 2016 рік по використанню місця навантаження:
- **послуги по організації НРР на внутрішньому рейді;**
 - **послуги з використання місця для перевантаження вантажу на зовнішньому рейді;**
 - **послуги використання рейдового портового пункту №2 (район «Дідової хати»).**
- Також МРП АСК «Укррічфлот» листом від 14.01.2016 р. № 81 звернулась до Адміністрації МФ з проханням укласти уніфікований договір про надання послуг та визначення порядку оплати портових зборів на 2016 рік. Того ж дня, листом від 14.01.2016 р. № 18-06/191/2 Адміністрація МФ повідомила Заявника про направлення йому проекту уніфікованого договору. Такий договір був укладений між Заявником та МФ ДП «АМПУ» 09.03.2016р. № 44-П-АМПУ-16 (далі – Договір від 09.03.2016 № 44-П-АМПУ-16, Договір про взаємодію). У додатку № 6 Договору був зазначений «Перелік послуг, які надаються Миколаївською філією ДП «АМПУ» (адміністрацією Миколаївського морського порту), згідно з затвердженими вільними цінами (тарифами)» станом на дату укладення Договору, **тобто станом на 09.03.2016 р.** У цьому додатку № 6 Договору та у Переліку, який був розміщений на сайті <http://www.portnikolaev.com> були відсутні «послуги по організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта», оскільки до 23.03.2016р. жоден суб'єкт господарювання не виявляв наміру проводити НРР за схемою «борт-борт» біля причалів Миколаївської філії ДП «АМПУ». Отже, «послуги по організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта» до 23.03.2016 року ніким у Адміністрації МФ не замовлялись, тому Адміністрацією МФ не надавались.
- (97) Цим же листом МФ ДП «АМПУ» повідомляє, що листом від 15.03.2016 р. № 452 Заявник звернувся до Адміністрації з пропозицією направити проект договору на послуги та забезпечення доступу до причалів Миколаївської філії ДП «АМПУ» для проведення вантажних робіт за схемою «борт-борт» біля причалів ДП «АМПУ».
- (98) **21.03.2016р.** начальник відділу керування флотом та диспетчеризації Заявника листом за № 21/03/42 звернувся до посадових осіб Миколаївської філії ДП «АМПУ» з інформацією про намір здійснити своїми силами та засобами перевантаження вантажу **на причалі № 12 на судно «ANTHEIA» на підставі договорів з портовими операторами, які здійснюють сплату сервітугу.** У листі не згадувалось про намір МРП АСК «Укррічфлот» проводити навантажувально-розвантажувальні роботи біля причалу ДП «АМПУ» по схемі «борт-борт».
- (99) Як зазначає МФ ДП «АМПУ» у наданих на адресу Відділення поясненнях (лист від 14.11.2016 року № 18-09/6401), в межах розуміння змісту згаданого вище листа від 21.03.2016р. № 21/03/42, **головний диспетчер Миколаївської філії ДП «АМПУ» листом № 18-14/13-70 від 21.03.2016 р. повідомив, що з січня 2016 року Адміністрацією МФ не**

надаються послуги щодо користування сервітутом причалів та причальної інфраструктури портовим операторам. Договір між підприємствами від 30.12.2014 р. № 131-П-МИФ-14 передбачає надання Філією послуг по організації навантажувально-розвантажувальних робіт силами та засобами Замовника **тільки на рейдах морського порту Миколаїв та наголосив, що для здійснення НРР біля причалу № 12 Філії Миколаївського річкового порту необхідно укласти з Адміністрацією МФ відповідний договір.**

- (100) Листом від 14.11.2016 року № 18-09/6401 МФ ДП «АМПУ» було надано копію листа від 21.03.2016 р. № 476-1, надісланого на його адресу Філією Миколаївського річкового порту. У даному листі Заявник виклав власну позицію щодо укладення договору із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні МФ ДП «АМПУ». Так, Заявником було наведено посилання на положення Наказу Міністерства інфраструктури України від 22.12.2015 року № 541 «Про затвердження тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України», яким врегульовано процедурні питання забезпечення доступу портового оператора до причалу. У своїх поясненнях МРП АСК «Укррічфлот» звертає увагу МФ ДП «АМПУ» на відсутність статусу портового оператора та неможливості застосування до Товариства оплати за надану послугу, оскільки її вартість залежить від кількості вантажу, яка пройшла через причал, у свою чергу, технологічні схеми проведення робіт («борт-борт») не передбачають безпосереднього задіяння під час перевалки вантажів із судна на судно засобів (кранів, конвеєрів, трубопроводів тощо), що перебувають на причалі.
- (101) З листа Заявника від 21.03.2016р. № 476-1 Філія дізналась, що Заявник має намір здійснювати навантажувально-розвантажувальні роботи біля причалу № 12 по схемі «борт-борт».
- (102) Листом від 22.03.2016р. № 491 Заявник повідомив МФ ДП «АМПУ» **про вимушену згоду** укладення договору про забезпечення доступу до причалу тільки на період обробки судна «ANTHEIA» силами Заявника.
- (103) Листом від 23.03.2016р. № 493 Заявник повідомив МФ ДП «АМПУ» про захід суден Заявника в акваторію Миколаївського морського порту з метою перевантаження вантажу на т/х «ANTHEIA» біля причалу № 12 МФ ДП «АМПУ» силами та засобами Замовника за схемою «борт-борт» та гарантував укладення договору для тимчасового надання доступу до причалу Миколаївського морського порту.
- (104) Наказом МФ ДП «АМПУ» від 23.03.2016р. № 188 «Про затвердження та введення в дію вільної ціни (тарифу) на використання причалу № 12 для навантаження зернових вантажів на т/х «ANTHEIA» за схемою «борт-борт» було затверджено та введено в дію вільну **ціну (тариф) на використання причалу № 12 для навантаження зернових вантажів на т/х «ANTHEIA» за схемою «борт-борт».**
- (105) 23.03.2016 року між Адміністрацією МФ і Заявником був укладений договір № 42-П-МИФ-16 від 23.03.2016 р. предметом якого є надання Адміністрацією МФ замовнику (в особі - Філії Миколаївський річковий порт) **послуг з використання причалу № 12 для навантаження зернових вантажів на т/х «ANTHEIA» за схемою «борт-борт».**
- (106) Отже, наведені обставини засвідчують, що МФ ДП «АМПУ», володіючи інформацією про намір Товариства здійснити розвантаження т/х «ANTHEIA» за схемою «борт-борт» біля причалу № 12, в якості умови використання причалу наголошував на необхідності укладення відповідних договірних відносин, які б врегулювали це питання.
- (107) Намір Заявника проводити НРР в акваторії біля причалів Миколаївської філії ДП «АМПУ» за схемою «борт-борт» не обмежився судном «ANTHEIA».
- (108) Листом від 08.04.2016 р. № 597 Заявник інформує Філію про намір здійснити в акваторії Миколаївського морського порту біля причалу ДП «АМПУ» перевантаження по схемі «борт-борт» силами Заявника т/х «PALAIS» та гарантує оплату портових зборів за захід та виконання операцій в акваторії Миколаївської філії ДП «АМПУ». У цьому ж листі Миколаївський річковий порт вказує **про штучне створення** зі сторони Філії перешкод при здійсненні попереднього суднозаходу, спрямованих на спонукання МРП АСК

- «Укррічфлот» до укладання договору про доступ до причалу, а також вжиття зі свого боку заходів, спрямованих на врегулювання даної конфліктної ситуації: надсилання на адресу МФ ДП «АМПУ» власної ґрунтової позиції з приводу укладання договору доступу до причалу та звернення на адресу Міністерства інфраструктури України.
- (109) Листом від 12.04.2016 р. № 12/04/09 начальник відділу керування флотом та диспетчеризації Заявника звернувся до посадових осіб Миколаївської філії ДП «АМПУ» з інформацією про намір МРП АСК «Укррічфлот» здійснити своїми силами та засобами перевантаження вантажу на РПП-1 з судна «PALAIS». Цим же листом Заявник повідомив МФ ДП «АМПУ» про забезпечення власними силами безпеки судноплавства та використання під час проведення навантажувально-розвантажувальних робіт **плавкранів КПл-117, КПл-118, буксирів «В. Бонивур», «Могучий», «Є. Кренкель» та барж «Б-4001», «Б-4002», «НС-3210» та «НС-3126»**. Крім того, даним листом Миколаївським річковим портом було гарантовано оплату портового збору на користь МФ ДП «АМПУ».
- (110) Листом від 13.04.2016 р. № 618 Заявник повідомив Адміністрацію МФ, що **на підставі договорів з портовими операторами**, своїми силами та засобами здійснюватиме перевантаження вантажу **на зовнішньому рейді на судно «PALAIS»** та гарантувало оплату портового і вантажного зборів згідно договору.
- (111) Листом від 13.04.2016 р. № 619 Заявник підтвердив інформацію згідно його листа від 08.04.2016 р. № 597 про намір здійснити в акваторії Миколаївської філії ДП «АМПУ» **біля причалу ДП «АМПУ» № 11 перевантаження по схемі «борт-борт» судна «PALAIS»** власними силами та гарантував оплату портових зборів за захід та виконання операції в акваторії Миколаївської філії ДП «АМПУ». У даному листі Заявник знову наголошував на недопущенні із боку Філії перешкод у вільному суднозаході в акваторію порту.
- (112) Листом від 13.04.2016 р. № 621 Заявник повідомив Адміністрацію МФ **про вимушену згоду з вимогою щодо необхідності укладення договору про забезпечення доступу до причалу** тільки на період обробки судна «PALAIS» силами Заявника.
- (113) Таким чином, 12.04.2016 р. та 13.04.2016 р. від Заявника до Адміністрації МФ надійшли листи, в яких вказано декілька намірів Заявника здійснити НРР судна «PALAIS» за схемою «борт-борт» силами Заявника, а саме:
- на внутрішньому рейді порту (послуга Адміністрації МФ у додатку № 6 Договору та у Переліку передбачена);
 - на зовнішньому рейді порту (послуга Адміністрації МФ у додатку № 6 Договору та у Переліку передбачена);
 - в акваторії Миколаївської філії ДП «АМПУ» **біля причалу** Адміністрації МФ (послуга Адміністрації МФ у додатку № 6 Договору та у Переліку до 15.04.2016 р. **передбачена не була**).
- (140) Отже, листи Заявника свідчать про наміри систематичного здійснення в акваторії Миколаївської філії ДП «АМПУ» біля причалу ДП «АМПУ» перевантаження по схемі «борт-борт» силами Заявника. В той же час, у зв'язку із постійним створенням перешкод з боку Філії у наданні доступу до об'єктів портової інфраструктури, Заявник розглядав різні варіанти проведення навантажувально-розвантажувальних робіт та виконання власних зобов'язань перед контрагентами згідно укладених договорів.
- (141) Головний диспетчер Миколаївської філії ДП «АМПУ» у службовій записці від 14.04.2016р. № 18-14/15-86 звернувся до начальника планово-економічного відділу Миколаївської філії ДП «АМПУ» з проханням здійснити розрахунок вартості надання послуг по організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта.
- (142) Наказом МФ ДП «АМПУ» від 15.04.2016р. № 267 «Про затвердження та введення в дію вільної ціни (тарифу) надання послуг по організації НРР за схемою «борт-борт», біля причалів силами та засобами клієнта» затверджено та введено в дію вільну ціну (тариф) за вказані послуги у розмірі 9,70 грн./т.
- (143) Листом від 18.04.2016р. № 639 Заявник звернувся до Адміністрації МФ з проханням повернути без розгляду його лист від 13.04.2016 р. № 621 **щодо укладення договору на надання доступу до причалу № 11.**

- (144) Листом від 19.04.2016р. № 18-01/2528 Адміністрація МФ повідомила Заявника, що він має можливість замовити послуги згідно Договору про взаємодію, повідомила тариф з «організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами МРП АСК «Укррічфлот» та запропонувала надавати письмові заявки згідно вказаного договору.
- (145) Листом від 20.04.2016р. № 648 адресованим Адміністрації МФ, Заявник просив визнати лист від 13.04.2016р. № 621 **недійсним** та гарантував оплату портових зборів, а також інших послуг, наданих під час обробки т/х «PALAIS».
- (146) Таким чином, МФ ДП «АМПУ» вказує, що вищевказані обставини обумовили включення з **15.04.2016р.** «послуг по організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта» до Переліку, який розміщений на сайті <http://www.portnikolaev.com>.
- (147) Причиною включення цих послуг до Переліку саме з 15.04.2016 був наказ МФ ДП «АМПУ» від 15.04.2016р. № 267 «Про затвердження та введення в дію вільної ціни (тарифу) надання послуг по організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта», яким затверджена вільна ціна (тариф) на послугу та введена з 15.04.2016р. Згідно пункту 6 цього наказу інформація щодо тарифу опублікована на офіційному сайті МФ ДП «АМПУ».
- (148) Причиною видання Миколаївською філією ДП «АМПУ» наказу від 15.04.2016р. № 267 була, зокрема, необхідність визначення вартості послуги Адміністрації МФ для надання Заявнику та іншим суб'єктам господарювання можливості безпечно та ефективно проводити НРР за схемою «борт-борт» на акваторії Миколаївської філії ДП «АМПУ» **біля причалів** ДП «АМПУ» силами та засобами клієнта.
- (149) Вимогою про надання інформації від 26.10.2016 року № 1-292/80-1547/1 територіальним відділенням у МФ ДП «АМПУ» була запитана інформація щодо обставин, які обумовили необхідність організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта саме з 01.01.2016 року.
- (150) У своїх поясненнях (лист від 14.11.2016 року № 18-09/6401) Адміністрація МФ зазначає, що до **01.01.2016 року** жоден із суб'єктів господарювання не виявляв наміру проводити НРР в акваторії порту біля причалів ДП «АМПУ», тому надавати послуги з організації таких робіт потреби не виникало. До 01.01.2016 року НРР за схемою «борт-борт» здійснювались суб'єктами господарювання (портовими операторами), які використовували причали та причальну інфраструктуру Миколаївської філії ДП «АМПУ» на умовах договорів про встановлення сервітуту. При цьому, Адміністрацією МФ було зазначено, що самостійно, без залучення та замовлення відповідних послуг у МФ ДП «АМПУ», суб'єкт господарювання не може провести НРР за схемою «борт-борт» біля причалів власними силами та засобами, оскільки саме на Адміністрацію МФ покладено обов'язок забезпечення безпечної експлуатації причалів при проведенні НРР. Експлуатація портових причалів має здійснюватися у відповідності з вимогами Правил технічної експлуатації портових гідротехнічних споруд, затверджених Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.05.2005р. № 257, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 13.10.2005р. за № 1191/11471 (надалі – Правила технічної експлуатації) та положеннями щодо надання МФ ДП «АМПУ» послуг на платній основі, визначених статтею 15 Закону України «Про морські порти України».
- (151) Також, у своїх поясненнях, МФ ДП «АМПУ» наголосила, що послуги з організації НРР надаються суб'єктам господарювання виключно при здійсненні ними навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт». При здійсненні НРР за іншими схемами, наприклад: «вагон-судно» (і навпаки), «судно-автомашина» (і навпаки), організація таких робіт здійснюється портовими операторами самостійно.
- (152) Як вказує МФ ДП «АМПУ», Заявник в квітні 2016р. та серпні 2016р. **не міг самостійно, без замовлення** у МФ ДП «АМПУ» послуг з організації НРР, здійснити НРР суден т/х «PALAIS» та «LEVANTES».
- (153) Разом з тим, з приводу необхідності замовлення та оплати послуг з організації НРР, як обов'язкової умови для доступу в Миколаївський морський порт, МФ ДП «АМПУ», посилаючись на положення статей 18 та 21 Закону України «Про морські порти України», статті 627 Цивільного кодексу України, зауважила, що є **державним комерційним**

підприємством і не має повноважень надавати «безоплатні послуги». Також Філією було зазначено про можливість суб'єктів господарювання провести НРР за схемою «борт-борт» на території (акваторії) терміналів м. Миколаєва, зокрема, ТОВ СП «Нібулон», ТОВ «Морський спеціалізований порт «Ніка-Тера», ПАТ «ЧСЗ», ТОВ «Завод «Океан», філія ПАТ «Судноплавна компанія «Укррічфлот» «Миколаївський річковий порт», без оплати послуг з організації таких робіт на користь Адміністрації МФ.

- (154) На уточнюючий запит територіального відділення щодо відсутності необхідності оплати послуг з організації НРР за схемою «борт-борт» при здійсненні робіт в акваторії зазначених причалів, МФ ДП «АМПУ» зазначило, що така необхідність обумовлена відсутністю об'єктів портової інфраструктури Філії на території таких терміналів. В той же час, про обов'язковість замовлення послуг по організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта МФ ДП «АМПУ» було наголошено при проведенні НРР біля причалів наступних терміналів: ТОВ «Дунайська судноплавно-ствідорна компанія» (код терміналу: UANLVDSK); ТОВ «Стивідорна Компанія Нікмет-Термінал» (код терміналу: UANLVNSK); ТОВ ТД «Морепродукт» (код терміналу: UANLVMOR); Філія ПАТ «Державна продовольчо-зернова корпорація України» Миколаївський портовий елеватор» (код терміналу: UANLVZKU); ТОВ «Нікморсервіс Ніколаєв» (код терміналу: UANLVNMS); ТОВ «Южная Стівідорінг Компані Лімітед» (код терміналу: UANLVSSC); ТОВ «Стивідорна інвестиційна компанія» (код терміналу: UANLVSIC); ТОВ «Нова європейська компанія» (код терміналу: UANLVNEC); ТОВ «Європейська транспортна стівідорна компанія» (код терміналу: UANLVETS); ТОВ «Грінтур-ЕКС» (код терміналу: UANLVNGT); ТОВ «Евері» (код терміналу: UANLVEVR); ТОВ «Глобал-Інвест» (код терміналу: UANLVGLD); ТОВ «Миколаївський нафтоперевалювальний комплекс»; Дніпро-Бузький морський порт ТОВ «Миколаївський глиноземний завод»; ТОВ Миколаївське підприємство «Термінал-Укрхарчозбутсировина».

Обставини, пов'язані із обробкою судна т/х «ANTHEIA»

- (155) Як з'ясовано Відділенням у ході розгляду справи, МФ ДП «АМПУ» **протягом березня - серпня 2016 року неодноразово** створювались перешкоди в доступі плавзасобів Заявника до акваторії Миколаївського морського порту (надалі – ММП). Так, Філія обумовлює доступ Заявника в ММП укладанням угод та прийняттям додаткових зобов'язань всупереч діючому законодавству. Зокрема, **21.03.2016р.** Заявник листом № 21/03/42 звернувся до Головної диспетчерської МФ ДП «АМПУ» відносно підтвердження здійснення перевантаження вантажу «сорго» в кількості 8000 т на т/х «ANTHEIA», ошвартованого біля причалу № 12 Миколаївського морського порту. При цьому, текст даного листа не містить жодної інформації щодо потреб Заявника у наданні будь-яких послуг з боку МФ ДП «АМПУ».
- (156) Вантажні операції планувалось виконувати силами та засобами Заявника по схемі «борт-борт». Проте, листом від 21.03.2016р. № 18-14/13-70 Головна диспетчерська МФ ДП «АМПУ» інформувала Заявника, що між МФ ДП «АМПУ» та МРП АСК «Укррічфлот» укладено договір від 30.12.2014 № 131-П-МИФ-14 на надання МФ ДП «АМПУ» послуг по організації навантажувально-розвантажувальних робіт силами та засобами МРП АСК «Укррічфлот» тільки на рейдах морського порту Миколаїв. Враховуючи цю обставину, МФ ДП «АМПУ» у листі зазначає, що для здійснення НРР біля причалу № 12 (як було заплановано Заявником), Філії Миколаївського річкового морського порту необхідно укласти з МФ ДП «АМПУ» відповідний договір.
- (157) Тобто, за логікою МФ ДП «АМПУ», умовою виконання НРР біля причалу № 12 Миколаївського морського порту є наявність укладеного договору між Філією та Заявником.
- (158) Як вже було зазначено, листом від 21.03.2016 року № 476-1 МРП АСК «Укррічфлот» надав на адресу МФ ДП «АМПУ» власне обґрунтування щодо відсутності правових підстав укладання з Філією договору на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу.

- (159) При цьому, Правилами надання послуг у морських портах передбачено, що обов'язок укладання договорів перевалки, або інших договорів про послуги АМПУ, покладається **виключно на портових операторів та операторів терміналів. Перелік портових операторів, операторів терміналів у кожному морському порту, а також перелік послуг, які вони надають, визначено в Реєстрі морських портів України, ведення якого здійснюється в порядку визначеному Кабінетом Міністрів України.**
- (160) Як вбачається з даних Реєстру, Заявник не є портовим оператором чи оператором терміналу, а тому не зобов'язаний укласти договір на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу МФ ДП «АМПУ».
- (161) Крім того, оплата послуг з надання доступу до причалу здійснюється портовим оператором, який безпосередньо використовує причал.
- (162) Заявник здійснює вантажні операції по схемі «борт-борт» без безпосереднього використання причалу, що додатково підтверджує неправомірність та безпідставність вимог щодо укладання договору саме на надання послуг МФ ДП «АМПУ» із забезпечення доступу до причалу.
- (163) У свою чергу, Заявником було здійснено оплату на користь МФ ДП «АМПУ» **портових зборів за захід суден**, які були залучені до виконання НРР т/х «ANTHEIA». Відповідно до пункту 5.1. та 5.4. Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів, затвердженого Наказом Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013р. № 316 (надалі – Порядок справляння зборів) причальний збір справляється із суден, що стоять біля причалу. **У разі коли операція виконується за варіантом «судно-судно», ставка причального збору застосовується зі знижкою 50%.**
- (164) Як вже було зазначено, листом від **23.03.2016р. № 493** Заявник повідомив МФ ДП «АМПУ» **про захід суден** Заявника в акваторію Миколаївського морського порту з метою перевантаження вантажу на т/х «ANTHEIA» біля причалу № 12 ДП МФ «АМПУ» силами та засобами Замовника за схемою «борт-борт» та вимушено гарантував укладення договору для тимчасового надання доступу до причалу Миколаївського морського порту.
- (165) В той же час, володіючи вказаною інформацією (лист МРП АСК «Укррічфлот» від 22.03.2016 № 491) про планування проведення Заявником НРР та захід у зв'язку з цим його суден та плавзасобів, МФ ДП «АМПУ» приймає Наказ від 23.03.2016р. № 188 «Про затвердження та введення в дію вільної ціни (тарифу) на використання причалу № 12 для навантаження зернових вантажів на т/х «ANTHEIA» за схемою «борт-борт»», яким затверджено та введено в дію вільну ціну (тариф) на використання причалу № 12 для навантаження зернових вантажів на т/х «ANTHEIA» за схемою «борт-борт».
- (166) 23.03.2016 року між Адміністрацією МФ і Заявником був укладений договір № 42-П-МИФ-16 від 23.03.2016 р. предметом якого є надання Адміністрацією МФ Замовнику **послуг з використання причалу № 12 для навантаження зернових вантажів на т/х «ANTHEIA» за схемою «борт-борт».**
- (167) Після повідомлення Заявником (лист від 07.04.2016 р. № 4-4-1-13/72) Міністерству інфраструктури України про неправомірні дії МФ ДП «АМПУ», **суднам Заявника все ж таки було надано дозвіл на захід в Миколаївський морський порт без укладення договору про доступ до причалу портового оператора.**
- (168) Таким чином, Заявнику вдалося провести НРР т/х «ANTHEIA» за схемою «борт-борт» біля причалу № 12 власними силами та засобами. Разом з тим, Заявником було здійснено оплату законодавчо визначених платежів у вигляді портових зборів за захід суден та інших плавзасобів, які були залучені для фактичного виконання робіт за т/х «ANTHEIA».

Обставини, пов'язані із обробкою судна т/х «PALAIS»

- (169) Під час подальшого проведення МРП АСК «Укррічфлот» НРР за схемою «борт-борт» МФ ДП «АМПУ» продовжувались вчинятися дії, спрямовані на стягнення із Заявника **додаткових коштів, окрім портових зборів.**
- (170) Листом від 08.04.2016р. № 597 Заявник інформує Філію про намір здійснити в акваторії Миколаївського морського порту біля причалу МФ ДП «АМПУ» перевантаження по схемі «борт-борт» силами Заявника та гарантує оплату портових зборів за захід та виконання

операцій в акваторії Миколаївської філії ДП «АМПУ». У цьому ж листі Миколаївський річковий порт вказує **про штучне створення зі сторони Філії перешкод при здійсненні попереднього суднозаходу**, спрямованих на спонукання МРП АСК «Укррічфлот» до укладання договору про доступ до причалу, а також вжиття зі свого боку заходів, спрямованих на врегулювання даної конфліктної ситуації: надсилання на адресу МФ ДП «АМПУ» власної ґрунтовної позиції з приводу укладання договору доступу до причалу та звернення на адресу Міністерства інфраструктури України.

- (171) При цьому, як свідчать матеріали справи, начальник відділу керування флотом та диспетчеризації Заявника листом від 12.04.2016р. № 12/04/09 звернувся до посадових осіб Миколаївської філії ДП «АМПУ» з інформацією про намір МРП АСК «Укррічфлот» здійснити своїми силами та засобами перевантаження вантажу на РПП-1 з судна «PALAIS». Цим же листом Заявник повідомив МФ ДП «АМПУ» про забезпечення власними силами безпеки судноплавства та використання під час проведення навантажувально-розвантажувальних робіт плавкранів КПл-117, КПл-118, буксирів «В. Бонивур», «Могучий», «Є. Кренкель» та барж «Б-4001», «Б-4002», «НС-3210» та «НС-3126». Крім того, даним листом МРП АСК «Укррічфлот» було гарантовано оплату портового збору на користь МФ ДП «АМПУ».
- (172) Також листами від 13.04.2016р. № 618 та № 619 Заявник звертався на адресу МФ ДП «АМПУ» з повідомленням про здійснення перевантаження вантажу на зовнішньому рейді (лист від 13.04.2016 року № 618) та біля причалу № 11 (лист від 13.04.2016 року № 619) судна «PALAIS» та гарантувало оплату портового і вантажного зборів згідно договору.
- (173) У даному листі Заявник знову наголошував на недопущенні із боку Філії перешкод у вільному суднозаході в акваторію порту.
- (174) Разом з тим, слід зазначити, що всі вищенаведені листи не містять інформації про замовлення МРП АСК «Укррічфлот» будь-яких додаткових послуг у МФ ДП «АМПУ», а лише відображають інформацію про захід суден Заявника, викладену у відповідності із Зводом звичаїв порту.
- (175) Враховуючи дії Філії під час заходу до Миколаївського морського порту т/х «ANTHEIA», з метою недопущення зриву замовлення ТОВ «МТА сервіс ЛТД» щодо виконання НРР плавзасобами Заявника за схемою «борт-борт» з т/х «PALAIS» біля 11 причалу, Заявник був вимушений погодитись на неправомірні вимоги МФ ДП «АМПУ» щодо укладення договору про доступ до причалу портового оператора (лист МРП АСК «Укррічфлот» від 13.04.2016р. № 621).
- (176) Листом від 18.04.2016р. № 639 Заявник звернувся до Адміністрації МФ з проханням повернути без розгляду його лист від 13.04.2016р. № 621 щодо **укладення договору на надання доступу до причалу № 11, у зв'язку з відсутністю виробничої необхідності та правової основи для укладання такого договору при здійсненні операцій за схемою «борт-борт».**
- (177) Однак, листом від 19.04.2016р. № 18-01/2528 МФ ДП «АМПУ» повідомила, що між ДП «АМПУ» та МРП АСК «Укррічфлот» укладено уніфікований договір про взаємодію сторін під час агентування суден в морських портах України № 44-П-АМПУ-16 від 09.03.2016 року, відповідно до якого Товариство може надавати заявки на надання послуг, які визначені Додатком № 6 до даного договору. Одночасно МФ ДП «АМПУ» було виставлено рахунок на оплату зазначених послуг від 20.04.2016р. № 25282647 на загальну суму 91 007,34 грн.
- (178) Слід зазначити, що перевантаження вантажу з морських суден здійснюється та організовується виключно власними силами Заявника, у зв'язку з чим (на думку Заявника), потреба в додаткових послугах зі сторони МФ ДП «АМПУ» відсутня.
- (179) **Окремо слід зазначити, що дані послуги були введені Наказом МФ ДП «АМПУ» № 267 від 15.04.2016 р., тобто одразу після отримання від Заявника листа про надання дозволу на захід плавзасобів МРП АСК «Укррічфлот» до Миколаївського морського порту для обробки т/х «PALAIS» за схемою «борт-борт».** Дані дії свідчать про намагання МФ ДП «АМПУ», шляхом використання власної монопольної влади та адміністративних функцій із надання дозволу на захід суден до порту, забезпечити надходження додаткових грошових коштів.

- (180) Листом від 20.04.2016р. № 648 на адресу Адміністрації Заявник просив визнати лист від 13.04.2016р. № 621 недейсним та **гарантував оплату портових зборів, а також інших послуг, наданих під час обробки т/х «PALAIS».**
- (181) Заявником було проведено НРР за схемою «борт-борт» за вищенаведеним судном та оплачено всі необхідні портові збори за захід суден і плавзасобів до акваторії порту. Однак виставлений МФ ДП «АМПУ» рахунок на надання послуг з організації НРР за схемою «борт-борт» силами та засобами замовника оплачений Заявником не був.

Обставини, пов'язані із обробкою судна т/х «LEVANTES»

- (182) Зважаючи на відмову Заявника оплачувати новий обов'язковий тариф за надання «нереальних» послуг по організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта та сприяти отриманню необґрунтованого прибутку посадовими особами МФ ДП «АМПУ», **04.08.2016 року Філією було відмовлено у наданні дозволу на захід до Миколаївського морського порту плавзасобів Заявника для здійснення перевантаження вантажу кокс за схемою «борт-борт» біля причалу № 11 порту з т/х «LEVANTES».**
- (183) Аналізом наявних документів Відділення встановило, що морським агентом, капітаном судна, було вжито усіх необхідних заходів, передбачених законодавством, щодо належної та своєчасної постановки судна під обробку.
- (184) Листом від 11.07.2016 року № 2016060118/1 ТОВ «МТА сервіс ЛТД» у МФ ДП «АМПУ» та ТОВ «СІК» було **запитано підтвердження на запланований підхід судна т/х «LEVANTES» до причалу № 11 для проведення навантажувально-розвантажувальних робіт, у тому числі за схемою «борт-борт» силами та засобами Філії Миколаївського річкового порту.**
- (185) З метою виконання взятих на себе зобов'язань та відповідно до вимог чинного законодавства, Обов'язкових постанов та Зводу звичаїв морського порту Миколаїв, Заявником та його морським агентом ПП МА «Флот-Сервіс» до МФ ДП «АМПУ», Головного диспетчера МФ ДП «АМПУ» та Капітана Миколаївського морського порту завчасно було направлено повідомлення та підхідні нотіси щодо запланованих вантажних операцій за т/х «LEVANTES» (листи № 1028 від 15.07.2016р., № 1071 від 27.07.2016р., 874/02 від 29.07.2016р., № 874/03 від 03.08.2016р., № 874/04 від 04.08.2016р.), у яких повідомлено про підхід наступних плавзасобів МРП АСК «Укррічфлот»:
- Буксири: «В. Бонивур», «В. Дубинин», «БТ-431», «Ернст Кренкель», «Бугский»;
 - Барж: «4001», «4002», «3204», «Славутич-Руда 1», «Славутич-Руда 2»;
 - Плавкрани: КПл-108; КПл-117; КПл-82, КПл-98.
- За даними судна та плавзасобами Заявником була здійснена оплата портових зборів за рахунком № 99512647 від 29.07.2016р., що засвідчується випискою за особовим рахунком Заявника від 04.08.2016 року у сумі 16840,52 грн.
- (186) 18.07.2016 року МФ ДП «АМПУ» листом № 18-19/4271 проінформувала Заявника про **необхідність замовлення** послуг з організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта вартістю 9,70 грн./т, з **метою запобігання порушення строків перевантаження вантажу, визначених контрактом з контрагентом.**
- (187) У відповідь на вказаний лист Заявник (листом від 22.07.2016 р. № 1062) надіслав на адресу Філії власні заперечення щодо неправомірності висунутих МФ ДП «АМПУ» вимог щодо оплати послуги з організації НРР за схемою «борт-борт».
- (188) Листом від 28.07.2016 року № 18-14/4402 МФ ДП «АМПУ», надісланого на адресу Заявника, **повторно наголосило на необхідності замовлення послуг з організації НРР за схемою «борт-борт» для проведення НРР силами та засобами Філії Миколаївського річкового порту т/х «LEVANTES».** При цьому у своєму листі МФ ДП «АМПУ» посилається на пункт 1.1.3. Договору від 09.03.2016 № 44-П-АМПУ-16 про взаємодію сторін під час агентування суден в морських портах України. Також МФ ДП «АМПУ» звертає увагу Заявника на пункт 4.3. цього Договору, **вказуючи на можливість призупинення надання послуг до повної оплати заборгованості.**

- (189) 01.08.2016 року листом № 1083 МРП АСК «Укррічфлот» звернулась до МФ ДП «АМПУ», у якому звертає увагу останньої на те, що **Договором про взаємодію не передбачено надання послуги з організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта**, тому посилення Адміністрації МФ на положення цього договору є недоречними. Цим же листом Заявник виклав власну позицію щодо безпідставного вимагання Адміністрації МФ здійснити фактично авансову оплату необґрунтованих послуг.
- (190) МФ ДП «АМПУ», розглянувши вищенаведений лист МРП АСК «Укррічфлот», листом від 03.08.2016 року № 18-14/4472 вкотре наголосила на необхідності погашення існуючої заборгованості за вже надані послуги з організації НРР за схемою «борт-борт» та наданні на адресу МФ ДП «АМПУ» письмової заявки на отримання таких послуг для здійснення робіт за т/х «LEVANTES».
- (191) 04.08.2016 року № 1105 МРП АСК «Укррічфлот» знову ж таки проінформувала МФ ДП «АМПУ» про власну позицію та незгоду здійснювати оплату послуг з організації НРР за схемою «борт-борт», звертаючи увагу на понесенні значних збитків у разі створення з боку Адміністрації МФ перешкод при проведенні НРР.
- (192) В той же час, 04.08.2016 р. о 22:00 год. після виходу з Миколаївського річкового порту та направлення капітаном **буксиру БТ-431** радіо-запиту диспетчерській службі Миколаївського морського порту щодо отримання дозволу на захід судна для швартування до судна «LEVANTES», **від диспетчера було отримано відмову на здійснення заходу.**
- (193) Листом від **05.08.2016 р. № 18-14/4522** Філія, **посилаючись на пункт 5.6. Зводу звичаїв, повідомила Заявника, що його судна не були підтверджені портом у зв'язку з неподанням заявки на отримання послуг, передбачених Договором про взаємодію.**
- (194) Також листом від 05.08.2016 року № Кп-26/112-16 Капітан Миколаївського морського порту повідомив Заявника, що **Головний диспетчер порту не підтвердив прийом плавзасобів МРП АСК «Укррічфлот»,** тому 05.08.2016 року начальник чергової зміни служби капітана морського порту на прохання капітана БТ-431 з КПЛ-17 дозволити підхід до борту судна «LEVANTES» **відмовив** у заході та запропонував негайно вирішити це питання з «Миколаїв-Радіо-2». Цим же листом Капітаном порту було зазначено, що **без підтвердження портом підхідного нотіса флоту чергова служба капітана морського порту не може погоджувати його вхід в акваторію морського порту.**
- (195) Такі дії МФ ДП «АМПУ» прямо порушують Наказ Міністерства інфраструктури України від 27.06.2013р. № 430 «Про затвердження Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту», згідно підпункту б пункту 2.2 розділу II якого, відмова у видачі дозволу на захід до порту має місце **лише за наявності встановлених законодавством підстав. Неподання заявки на послуги МФ ДП «АМПУ» не визначено законодавством як підстава ненадання дозволу на захід до морського порту.**
- (196) ТОВ «МТА сервіс ЛТД», який виступав морським агентом суден, які доставляли вантажі, на вимогу територіального відділення від 10.10.2016р. № 1-292/80-1469, листом від 27.10.2016 року № 2016100054 надав наступні пояснення.
Роботи з розвантаження т/х «LEVANTES» були проведені **ТОВ «Стивідорна Інвестиційна Компанія»** у зв'язку з тим, що **плавкрани та баржі Заявника не були допущені до обробки судна** (лист начальника МФ ДП «АМПУ» № 18-14/4519 від 05.08.2016р.).
- (197) Між ТОВ «МТА Сервіс ЛТД» та ТОВ «Стивідорна Інвестиційна Компанія» укладено договір на надання послуг з перевалки вантажів №05/14 від 06.10.2014р.
- (198) ТОВ «Стивідорна Інвестиційна Компанія» та філія «Миколаївський річковий порт» АСК «Укррічфлот» були обрані для розвантаження т/х «LEVANTES» у зв'язку з наступним:
- наявність у ТОВ «МТА Сервіс ЛТД» договірних відносин з **обома** вищевказаними суб'єктами господарювання, та тривалого досвіду успішного співробітництва;

- необхідність прискорення розвантаження судна для найшвидшого звільнення акваторії порту, та попередження простою судна;
- необхідність диверсифікації напрямків обробки вантажних потоків та зберігання вантажу.

- (199) ТОВ «МТА Сервіс ЛТД» не мало можливості замовити проведення перевантаження вищезазначеного вантажу у інших портах з причин, вказаних вище.
- (200) У цьому ж листі ТОВ «МТА Сервіс ЛТД» повідомило територіальне відділення, що зверталось до МФ ДП «АМПУ» з листуванням для з'ясування причин недопущення Філії Миколаївський річковий порт до розвантажувальних робіт на т/х «LEVANTES».
- (201) Так, листом від 05.08.2016 року № 2016080058 ТОВ «МТА Сервіс ЛТД» звернулось до МФ ДП «АМПУ» з проханням пояснити ситуацію пов'язану з фактичним не допуском 05.08.2016 року плавзасобів Філії Миколаївського річкового порту з метою проведення розвантаження т/х «LEVANTES» біля причалу № 11. Разом з тим, ТОВ «МТА Сервіс ЛТД» звернула увагу Філії, що така ситуація зриває обробку вантажів, негативно впливає на привабливість Миколаївських портів для проведення аналогічних робіт та може призводити до втрати вантажопотоків.
- (202) МРП АСК «Укррічфлот» листом від 09.09.2016р. № 1222, надала інформацію щодо своїх конкурентів. Так, Заявник зазначив, що до його конкурентів на товарних ринках в межах м. Миколаєва, стосовно яких Відповідачем створюються перешкоди, відносяться:
1. *На ринку портових послуг:*
Миколаївський морський торговий порт (54020. м. Миколаїв, вул. Заводська. 23).
 2. *На ринку послуг з НРР:*
 - ТОВ "Дніпро-Бузький морський термінал" (код ЄДРПОУ 31613749; 54000, м. Миколаїв, вул. Заводська. 9);
 - ТОВ "Стивідорна Компанія Нікмет-Термінал" (код ЄДРПОУ 35835822; 54020, м. Миколаїв, вул. Заводська, 23);
 - ТОВ ТД "Морепродукт" (код ЄДРПОУ 32884499; 54001, м. Миколаїв вул. Радянська. 9, кв. 30);
 - ПАТ "Державна продовольчо-зернова корпорація України" Миколаївський портовий елеватор" (код ЄДРПОУ 37506172, 54002, м. Миколаїв вул. 1-ша Слобідська. 122/1);
 - ТОВ "Нікморсервіс Ніколаєв" (код ЄДРПОУ 32655926; 54002, м. Миколаїв, вул. Громадянський узвіз, 1/1);
 - ТОВ "Южная Стивідорінг Компанія Лімітед" (код ЄДРПОУ 33798779; 54020, м. Миколаїв, вул. Заводська. 23);
 - **ТОВ "Стивідорна Інвестиційна Компанія" (код ЄДРПОУ 36487633; 54020, м. Миколаїв, вул. Заводська. 23/26)**
 - ТОВ "Нова Європейська Компанія" (код ЄДРПОУ 38525235; 54020, м. Миколаїв, вул. Заводська, 23/26);
 - ТОВ "Європейська Транспортна Стивідорна Компанія" (код ЄДРПОУ 36142801, 54020, м. Миколаїв, вул. Заводська, 23/45);
 - ТОВ "Грінтур-ЕКС" (код ЄДРПОУ 25380435, 54001, м. Миколаїв, вул. Мала Морська, 25. оф.24);
 - ТОВ "Евері" (код ЄДРПОУ 34437753, 54017, м. Миколаїв, вул. Громадянська, 117);
 - ТОВ Сільськогосподарське підприємство "НІБУЛОН" (код ЄДРПОУ 14291113, 54002, м. Миколаїв Каботажний спуск, 1);
 - ПАТ "Чорноморський суднобудівний завод" (код ЄДРПОУ 14312980, 54020, м. Миколаїв вул. Індустріальна, 1).
- (203) Конкуренція полягає в тому, що зазначені суб'єкти у своїй діяльності використовують для надання послуг аналогічну акваторію, портову інфраструктуру, механічні засоби перевантаження вантажу, флот та забезпечені іншими технічними можливостями для зберігання вантажу.
- (204) Інформація щодо конкурентів на інших товарних ринках, на яких здійснює діяльність Заявник, не надається, у зв'язку з тим, що на таких ринках перешкоди Відповідачем не здійснюються.

- (205) В ході дослідження обставин заяви Відділенням, з метою повного, об'єктивного та всебічного її розгляду, на адресу Відповідача направлялись відповідні запити про надання інформації (зокрема, вимоги від 05.09.2016р. №1-292/80-1266, від 10.10.2016р. №1-292/801461, від 26.10.2016р. №1-292/80-1547/1).
- (206) У відповідь на питання щодо надання нормативно-правового обґрунтування обов'язковості замовлення та отримання суб'єктами господарювання послуг з організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта, МФ ДП «АМПУ» вкотре, посилаючись на вимоги Закону України «Про морські порти України» зауважило на необхідності замовлення та оплати таких послуг. В той же час, Відповідачем не було зазначено жодної правової підстави ненадання дозволу на захід (прихід) до морського порту.
- (207) На повторну вимогу Відділення з аналогічним питанням, МФ ДП «АМПУ» листом від 21.01.2016 р. № 18-09/5818 повідомило, що вирішення питання щодо надання дозволу на захід до порту, або ненадання, вирішується в залежності від кожної конкретної ситуації на підставі законодавчих норм, що регулюють відповідні відносини (відсутність у судна необхідних документів, аварійний стан судна, тощо). У випадку відмови у наданні дозволу на захід суден Заявника мала місце відсутність у Заявника всіх необхідних документів (фактична відмова Заявника від їх оформлення), наявність яких необхідна для заходу з метою виконання НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами Заявника.
- (208) Обґрунтовуючи власну правову позицію щодо підстав відмови у наданні дозволу на захід до морського порту, у випадку неподання суб'єктом господарювання заявки на надання послуг по організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта, МФ ДП «АМПУ» (лист від 22.09.2016 р. № 18-09/5265) вказала, що для руху суден та отримання послуг служби регулювання суден в акваторії порту і портових водах агенту необхідно надати відповідну заявку. У разі відсутності відповідної заявки, правові підстави для надання послуг (заходу до морського порту тощо) відсутні.
- (209) У листі від 21.10.2016р. № 18-09/5818 Відповідач вказав, що при заході судна в порт з метою виконання вантажних операцій за схемою «борт-борт» на території морського порту (в тому числі в портовій акваторії) неподання заявки на послуги, зокрема «послуги по організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта», є, за подібних обставин, визначеною законодавством підставою для відмови адміністрації порту у наданні дозволу на захід (прихід) до морського порту.
- (210) Листом від 21.10.2016р. № 18-09/5818 Філія пояснила, що в поняття організація НРР за схемою «борт-борт» силами та засобами замовника включається наступна діяльність (дії) МФ ДП «АМПУ»:
- організація робіт щодо **безпечної обробки судна** (головний диспетчер узгоджує взаємодію роботи структурних підрозділів Адміністрації, суден, інших транспортних організацій, фірм і об'єднань, Портових операторів, що перебувають у договірних зобов'язаннях з Адміністрацією);
 - забезпечення правильного **розрашування судна біля причалу**, заповнення судових справ з вказівкою усіх операцій, які відбуваються з судном (змінний диспетчер здійснює контроль за виконанням змінно-добового плану Адміністрації та протоколів диспетчерських нарад, систематично заповнює судові справи з вказівкою усіх операцій, які відбуваються із судном (баржею, буксиром), перервами часу робочої зміни (метео, відсутність вагонів) та введення судових справ у систему ІС: Підприємство та в єдину інформаційну систему);
 - забезпечення цілісності документації та повноти введення до «Системи інформаційного забезпечення основної виробничої діяльності» інформації (старший диспетчер з залізничних операцій контролює правильність оформлення та своєчасність надання документів для узгодження планів завезення на експортні, імпорتنі, транзитні та каботажні вантажі експедиторами вантажовласників);
 - **здійснення обліку вантажу**, оформлення документів, для передачі до розрахункового центру (змінний інженер групи обліку вантажів своєчасно оформлює транспортні та інші документи на експортні, імпорتنі, транзитні та каботажні вантажі, що переробляються у

морському порту Миколаїв, готує керівництву Адміністрації, розрахунковому центру Адміністрації, службі капітану порту щоденні зведення та здійснює щодобове планування підходів, відходів та обробки суден на акваторії Бузько-Дніпровського регіону);

- здійснення у складі чергової зміни керівництва **робіт по забезпеченню безпеки мореплавства в акваторії та безпечної стоянки суден в порту** під час проведення НРР за схемою «борт-борт» (начальник зміни інспекції державного портового нагляду);

- **виконання диспетчерських добових зведень**, підготовка добових довідок щодо обсягів переробки вантажів (оператор диспетчерського руху та ВРР на морському транспорті головної диспетчерської виконує диспетчерські зведення добові та по змінне, готує щодобову оперативну інформаційну довідку стосовно роботи морських терміналів (Універсальний звіт з вантажопереробки), щодобову інформаційну довідку стосовно суднозаходів (Суднозаходи та пасажирів), довідку щодо переробки зернових вантажів в Департамент державної політики в галузі морського та річкового транспорту, ДП «АМПУ»);

- **організація та контроль за оформленням перевізних документів** (провідний інженер групи обліку вантажів контролює ведення обліку, повноту інформації, що вноситься до Системи інформаційного забезпечення основної виробничої діяльності Адміністрації, контролює облік вантажів за вантажовласниками згідно з даними портових операторів, готує зведення про рух вантажів, терміни їх зберігання та надає до підрозділів Адміністрації, формує та надає щотижневі звіти в Міністерство інфраструктури України та на митний пост «Миколаївський-морський» відносно наявності і руху вантажів).

(211) У відповідь на питання Відділення щодо зазначення причини (із відповідним нормативно-правовим обґрунтуванням), по якій 04.08.2016р. судна Заявника не були допущені в Порт для здійснення перевантаження вантажу кокс за схемою «борт-борт» біля причалу №11 з т/х «LEVANTES», МФ ДП «АМПУ» наголосила **на порушенні Заявником власних договірних зобов'язань, визначених Договором про взаємодію, а також наявністю дебіторської заборгованості за послуги, надані за т/х «PALAIS», рейс 13.04.2016р. (імпорتنний кокс), у розмірі 91 007,34 грн. згідно з рахунком від 20.04.2016р. № 2528647.** Також у своїх поясненнях МФ ДП «АМПУ» звертає увагу Відділення на наявності, передбаченого Договором про взаємодію, права на тимчасове призупинення надання послуг у разі несплати існуючої заборгованості. Ігнорування МРП АСК «Укррічфлот» претензії щодо сплати заборгованості та розгляду наявних спірних питань у судовому порядку (рішення Господарського суду Миколаївської області від 31.10.2016 у справі № 915/883/16).

(212) Отже, комплексний аналіз усіх вищенаведених пояснень МФ ДП «АМПУ» свідчить, **що основною метою надання послуги з організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалу силами та засобами клієнта, є забезпечення Адміністрацією МФ безпеки судноплавства на судноплавних шляхах та документальне оформлення операцій з вантажами.**

(213) Відповідно до частини першої статті 22 Закону України «Про морські порти України» у морському порту справляються такі портові збори: **корабельний, причальний, якірний, канальний, маяковий, адміністративний та санітарний.**

(214) Використання коштів від портових зборів допускається виключно за їх цільовим призначенням. Фінансування утримання гідротехнічних споруд в об'ємах, необхідних для підтримання їх паспортних характеристик, здійснюється за рахунок портових зборів, що справляються у морських портах, де розташовані такі гідротехнічні споруди.

(215) Порядок справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, крім використання коштів від адміністративного збору, визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

(216) Наказом Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013р. № 316 «Про портові збори» затверджено «Порядок справляння та розміри ставок портових зборів», а також

«Порядок обліку та використання коштів від портових зборів» (надалі – Порядок використання коштів від портових зборів).

- (217) Міністерство інфраструктури України є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України.
- (218) Отже, визначення ставок портових зборів та послуг, які сплачуються у складі портових зборів, є виключною компетенцією держави. Портові збори установлюються по єдиних тарифах, носять цільовий характер і не можуть використовуватися з іншою метою. У разі несплати портових зборів, капітан морського порту відмовляє судну у видачі дозволу на вихід з порту (стаття 91 Кодексу торговельного мореплавства України).
- (219) Відповідно до Порядку справляння портових зборів, *портові збори справляються* в морських портах *із суден* і плавучих споруд, що плавають під Державним Прапором України та іноземними прапорами, за групами згідно з додатком 1 до цього Порядку. Сплата портових зборів у морських портах здійснюється до виходу судна з морського порту.
- (220) Порядок використання коштів від портових зборів регулює питання, пов'язані з обліком та використанням коштів від портових зборів, що справляються в установленому законодавством порядку.
- (221) Згідно пункту 1.2. Порядку використання коштів від портових зборів є обов'язковим для застосування усіма суб'єктами господарювання різних форм власності, на користь яких в установленому законодавством порядку справляються портові збори.
- (222) Пункт 1.3. Порядку використання коштів від портових зборів унормовує, що кошти від портових зборів використовуються виключно на цілі, зазначені в цьому Порядку. Не використані в поточному році кошти від портових зборів зберігають своє цільове призначення на наступні періоди.
- (223) **При нестачі коштів від будь-якого з портових зборів для здійснення заходів, для яких цей збір призначений, допускається використання коштів від інших портових зборів, крім маякового збору, із обов'язковою компенсацією витрачених сум за рахунок надходжень коштів від відповідного портового збору у наступних періодах (пункт 1.4).**
- (224) Розділ II вказаного Порядку регламентує порядок використання коштів від портових зборів.
- Пунктом 2.1. цього розділу визначено, що кошти від **корабельного збору** використовуються:
- на утримання та очищення акваторії порту та операційної акваторії причалу (причалів) від наносів і речовин, що забруднюють її поверхню і дно;
 - на утримання, ремонт, модернізацію, реконструкцію і будівництво огорожувальних і берегоукріплювальних споруд порту;
 - на виконання промірних робіт на акваторії порту та операційній акваторії причалу (причалів);
 - на суднопідйомні та підводно-технічні роботи на акваторії порту та операційній акваторії причалу (причалів), включаючи попереднє водолазне обстеження дна та підняття втрачених (скинутих) великогабаритних предметів, такелажу та оснащення суден;
 - на днопоглиблювальні роботи, пов'язані з підтримкою, поліпшенням, розвитком (розширенням) акваторії порту та операційної акваторії причалу (причалів);
 - **на заходи, пов'язані із забезпеченням безпеки судноплавства на судноплавних шляхах;**
 - на утримання персоналу, що бере участь у проведенні робіт і здійснює технічний нагляд за будівництвом (придбанням, виготовленням), модернізацією, реконструкцією, ремонтом та експлуатацією акваторії і операційної акваторії причалу (причалів) та інших необоротних активів, що використовуються на зазначені в цьому пункті цілі, у тому числі на забезпечення соціальних гарантій цього персоналу;
 - на забезпечення функціонування та розвитку національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України;

- на компенсацію інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до чинного законодавства;
 - на компенсацію вартості підводних гідротехнічних споруд (канали, операційні акваторії причалів тощо), що були збудовані за рахунок приватних інвестицій до набрання чинності Законом України "Про морські порти України" та внесені до реєстру гідротехнічних споруд у встановленому законодавством порядку, що передаються у державну власність, у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до чинного законодавства.
- (225) Згідно пункту 2.2. розділу II Порядку використання коштів від портових зборів, кошти від **причального збору** використовуються:
- на утримання та обслуговування причальних споруд і прилеглих до них територій;
 - на ремонт, модернізацію, реконструкцію і будівництво причальних споруд і прилеглих до них територій;
 - на утримання персоналу, що бере участь у проведенні робіт та здійснює технічний нагляд за будівництвом (придбанням, виготовленням), модернізацією, реконструкцією, ремонтом та експлуатацією причалів та прилеглих акваторій та інших необоротних активів, що використовуються на зазначені в цьому пункті цілі, у тому числі на забезпечення соціальних гарантій цього персоналу;
 - на компенсацію інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до чинного законодавства;
 - на компенсацію вартості підводних гідротехнічних споруд (канали, операційні акваторії причалів тощо), що були збудовані за рахунок приватних інвестицій до набрання чинності Законом України «Про морські порти України» та внесені до реєстру гідротехнічних споруд у встановленому законодавством порядку, що передаються у державну власність, у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до чинного законодавства.
- (226) При цьому слід зауважити, що законодавець передбачив особливості справляння причального збору **під час проведення НРР за схемою «борт-борт»**, а саме: пунктом 5.4. Порядку справляння зборів визначено, що із суден групи В (за винятком буксирів, однак включаючи ліхтери, баржі) причальний збір справляється за кожну тону навантаженого або розвантаженого вантажу за такими ставками:
- 0,19 долара США - із суден у закордонному плаванні;
 - 0,019 долара США - із суден у каботажному плаванні.
- Сплата причального збору здійснюється окремо за кожну операцію. У разі коли операція виконується біля необладнаного берега або за варіантом «судно-судно», ставка причального збору застосовується зі знижкою 50 відсотків.**
- (227) Відповідно до пункту 5.5. Порядку справляння портових зборів судна, що стоять лагом до іншого судна, ошвартованого біля причалу, **або ошвартовані біля причалу носом чи кормою, сплачують 50 відсотків ставки причального збору.**
- (228) Пункт 2.7. Порядку використання коштів від портових зборів регламентує, що кошти від портових зборів також використовуються на відшкодування непрямих загальновиробничих, адміністративних, інших операційних і фінансових витрат, а також витрат з податку на прибуток. Розподіл витрат, визначених у цьому пункті, за видами портових зборів здійснюється відповідно до чинного законодавства.
- (229) Витрати на придбання, виготовлення, реконструкцію, модернізацію і будівництво необоротних активів, які цілком не можна віднести до одного виду портового збору, розподіляються між декількома видами портових зборів відповідно до прийнятої підприємством облікової політики (пункт 2.8. Порядку використання коштів від портових зборів).
- (230) Отже, даними положеннями закріплено фінансування витрат власників причалів на їх утримання за рахунок судовласників, які використовують зазначені об'єкти портової інфраструктури для проведення навантажувально-розвантажувальних робіт, в тому числі за схемою «борт-борт».

- (231) З метою об'єктивного з'ясування всіх обставин справи, територіальним відділенням (вимога про надання інформації від 26.10.2016 р. № 1-292/80-1547/1) у МФ ДП «АМПУ» була запитана інформація стосовно витрат, понесених Філією при наданні послуг з організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта, які не покривались портовими зборами, сплаченими МРП АСК «Укррічфлот».
- (232) Листом від 14.11.2016р. № 18-09/6401 МФ ДП «АМПУ» повідомила, що до вартості послуг, зокрема, включені прямі витрат на оплату праці працівників структурних підрозділів Філії (головної диспетчерської та інспекції державного портового нагляду) та відрахування на соціальні заходи згідно вимог чинного законодавства України.
- (233) При цьому, Філією зазначено, що відповідно до Наказу Миколаївської філії ДП «АМПУ» від 05.01.2015р. № 02, яким визначений порядок використання коштів від портових зборів, взагалі не передбачено витрачання портових зборів на оплату праці працівників головної диспетчерської Миколаївської філії ДП «АМПУ» та на відповідні відрахування на соціальні заходи, а також передбачено витрачання портових зборів лише на частину заробітної плати працівників інспекції державного портового нагляду Миколаївської філії ДП «АМПУ» та на частину відповідних відрахувань на соціальні заходи. Даним наказом передбачено використання корабельного та каналного зборів на утримання служби капітана порту (окрім витрат на утримання служби/управління капітана порту, які покриваються доходами від надання послуг, що оплачуються по місцевим вільним тарифам та витрат на утримання дипломно-паспортного відділу).
- (234) Тобто, за твердженням Адміністрації МФ, жодні витрати Філії за надання послуг з організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта» на суму 91 007,34 грн. не покрились портовими зборами, сплаченими Заявником (платіжне доручення від 29.04.2016 р. №6160, від 12.05.2016р. №6269).
- (235) Окрім того, МФ ДП «АМПУ» у наданих поясненнях послалось на лист Міністерства інфраструктури України від 02.09.2016р. № 8709/41/10-16, у якому зазначено, що плата за означену послугу не є державним регульованим тарифом та встановлюється за вільними цінами (тарифами).
- (236) Також, МФ ДП «АМПУ» зауважило, що НРР в порту здійснюють не судновласники, а портові оператори, що передбачено у пункті 3.1 Правил надання послуг у морських портах України. Порядок використання коштів від портових зборів не передбачає покриття портовими зборами витрат за користування портовою інфраструктурою суб'єктами господарювання, які проводять НРР.
- (237) Таким чином Заявник, здійснюючи діяльність судновласника (код КВЕД 50.20 Вантажний морський транспорт, код КВЕД 50.40 Вантажний річковий транспорт), сплатив портові збори, однак ці платежі не покривають витрат Адміністрації для забезпечення діяльності Заявника з розвантаження та навантаження суден (код КВЕД 52.24 Транспортне оброблення вантажів) на акваторії МФ ДП «АМПУ» біля причалів Адміністрації» (мовою оригіналу).
- (238) Вищенаведені доводи Відповідача спростовуються наступним.
- (239) Процедура з оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден із морського порту та оформлення виходу суден із морського порту регламентована Порядком оформлення приходу суден, Правилами контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 № 545, який зареєстрований в Міністерстві юстиції України 23 березня 2004 р. за № 353/8952 (надалі – Правила № 545).
- (240) Пункт 1.2. Порядку оформлення приходу суден розкриває значення термінів, що вживаються, зокрема:
- прихід судна – постановка судна на якір в акваторії порту або швартування судна до причалу, розташованого в акваторії порту, у визначеному адміністрацією морського порту місці;
 - портові власті – адміністрація порту, що є відповідальною за ефективну експлуатацію порту, ведення господарської діяльності, організацію та забезпечення безпеки

мореплавства в акваторії порту, та капітан морського порту (служба капітана морського порту), що здійснює нагляд (контроль) за безпекою мореплавства.

- (241) Порядок оформлення приходу судна регламентовано розділом II «Прихід судна в порт» зазначеного вище Порядку, підпунктом 1 пункту 2.1. якого визначено, що капітан судна, що прямує в порт, зобов'язаний надавати портовим властям безпосередньо або через морського агента інформацію про підхід судна, яка містить, серед іншого, такі дані:
- назву, позивний сигнал і прапор судна;
 - тип судна, ідентифікаційний номер ІМО та номер ідентифікатора Морської Рухомої Служби (MMSI) (далі – номер MMSI);
 - найменування/прізвище, ім'я та по батькові судновласника;
 - порт виходу (попередній порт заходу);
 - назви 10 останніх портів, до яких заходило судно;
 - термінал призначення;
 - найбільшу довжину та ширину судна;
 - вантаж та його кількість;
 - вантажопідйомність судна, кількість і об'єм трюмів, наявність і кількість твіндеків;
 - найменування/прізвище, ім'я та по батькові морського агента;
 - потребу в бункері, прісній воді, постачанні тощо;
 - **заявку на портові послуги;**
 - очікуваний час прибуття до порту призначення або лоцманської станції (ETA – estimated time of arrival), як вимагається портовими властями порту заходу судна, та очікуваний час відправлення з порту (ETD – estimated time of departure);
 - **заходи, передбачені в порту призначення або на якірній стоянці призначення (навантаження, розвантаження тощо).**
- (242) Аналогічні дії капітана судна, яке прямує у порт визначені пунктом 4.3.1. Обов'язкових постанов по порту.
- (243) Окрім цього, процес оформлення приходу судна у морський порт Миколаїв унормований у пункті 4.3.2 Обов'язкових постанов по морському порту Миколаїв, який дублює розділ II Порядку. Так, відповідно до пункту 4.3.2 Обов'язкових постанов оформлення приходу судна в морський порт здійснюється таким чином:
- 1) до початку вантажно-розвантажувальних операцій усі судна, що прибули у порт, оглядаються уповноваженими особами служби капітана морського порту (надалі - СКМП) (крім суден, щодо яких застосовується вільна практика) для встановлення факту відсутності під час останнього рейсу окремих порушень, зокрема: завантаження судна понад вантажну марку; перевищення кількості людей на борту порівняно з кількістю, для якої передбачено рятувальні засоби та ін.;
 - 2) прибуття судна у порт оформляється Капітаном морського порту Миколаїв не пізніше ніж через 6 годин з моменту заходу судна за умови виконання судном прикордонних, митних, санітарних і карантинних процедур в установленому законодавством порядку та відвідування судна уповноваженою особою СКМП;
 - 3) капітан судна (або морський агент) подають Капітану морського порту Миколаїв Загальну декларацію (General Declaration) (додаток 1) з поміткою «Прибуття/Arrival», судову роль (Crew List), список пасажирів (Passenger List), декларацію про судові припаси (IMO Ship's Stores Declaration), декларація про особисті речі команди судна (IMO Crew's Effects Declaration);
 - 4) прибуття у морський порт Миколаїв судна, що зайшло у порт на буксирі (якщо на ньому є екіпаж, який очолює капітан), оформляє капітан цього судна або морський агент. У всіх інших випадках прибуття буксирного каравану оформляє капітан судна - буксирувальника;
 - 5) захід у морський порт Миколаїв судна місцевого сполучення або маломірного (малого) судна оформляється у порядку, встановленому додатком 14 до Обов'язкових постанов по морському порту Миколаїв;
 - 6) вихід та захід гідрографічних (лоцмейстерських) суден у межах акваторії і підхідних каналах морського порту Миколаїв для відновлення роботи засобів навігаційного обладнання у штатному режимі здійснюється з дозволу Капітана морського

порту Миколаїв без оформлення прибуття/відплиття судна;

7) захід суден внутрішнього або змішаного плавання (за винятком суден, що перевозять небезпечні вантажі), які здійснюють каботажні перевезення водами акваторій Миколаївського та Херсонського морських портів, Херсонським морським каналом, Бузько-Дніпровсько-Лиманським каналом, першим і другим коліном каналу акваторії морського порту Миколаїв і Спаського каналу, оформляється відповідно до вимог **Обов'язкових постанов один раз на рік під час першого заходу судна в акваторію відповідного морського порту.**

При наступних заходах цього судна до акваторій морських портів протягом календарного року його капітан безпосередньо або через морського агента завчасно (за 6 годин або, в разі переходу менше ніж 6 годин - відразу після виходу з попереднього порту) надає Капітану морського порту Миколаїв електронною поштою таку інформацію:

- назва і прапор судна;
- тип судна, номер ММО;
- найменування/прізвище, ім'я, по батькові та місцезнаходження/місце реєстрації судновласника;
- порт виходу (попередній порт заходу);
- очікуваний час прибуття на акваторію порту;
- назви морських або річкових терміналів, до яких заходило судно під час рейсу;
- найбільші довжина та ширина судна;
- висота борту судна;
- фактична осадка судна на момент заходу носом і кормою;
- суднова роль та список пасажирів (за наявності);
- вантажопідйомність судна, кількість і об'єм трюмів;
- найменування/прізвище, ім'я, по батькові та місцезнаходження/місце реєстрації морського агента;
- потреба у бункері, прісній воді, постачанні тощо;
- заявка на портові послуги (у разі потреби);
- морські протести (якщо такі є).

Якщо встановлених законодавством підстав для відмови у видачі дозволу на захід у порт немає, Капітан морського порту підтверджує дозвіл на захід цього судна засобами зв'язку;

8) капітан судна (або морський агент) після прибуття судна у морський порт Миколаїв подає капітану морського порту Миколаїв або уповноваженій особі СКМП разом із документами, зазначеними у підпункті 4 цього пункту, завірені його особистим підписом і судновою печаткою (за наявності) копії таких документів:

- класифікаційного свідоцтва (Classification Certificate);
- свідоцтва про реєстрацію (Ship's Registry Certificate);
- міжнародного обмірного свідоцтва (Tonnage Certificate);
- міжнародного свідоцтва про вантажну марку (Load Line Certificate).

Капітан морського порту Миколаїв або уповноважена особа СКМП у випадках, передбачених законодавством, залежно від типу судна, наявності обмежень, установлених Класифікаційним товариством, характеру вантажу, має право отримувати копії інших документів, не зазначених у цьому підпункті.

Якщо з дати попереднього заходу у морський порт Миколаїв на цьому судні сталися зміни в документах, зазначених у цьому підпункті, капітан судна (або морський агент) після прибуття судна у морський порт Миколаїв подає Капітану морського порту Миколаїв або уповноваженій особі СКМП завірені його особистим підписом і судновою печаткою (за наявності) копії нових документів;

9) капітан судна повинен письмово повідомити Капітану морського порту Миколаїв про всі несправності пристроїв чи вузлів і механізмів, що виникли на судні під час попереднього рейсу;

10) уповноважена особа СКМП реєструє прибуття кожного судна у журналі реєстрації прибуття суден;

Захід суден, що здійснюють плавання під Державним прапором України, підтверджується штампом прибуття, який проставляється на судновій ролі, що повертається капітану судна;

11) капітани суден, незалежно від їх прапора, які мають обмеження щодо району плавання, встановлені Класифікаційним свідоцтвом, додатково подають план попереднього рейсу, судновий журнал, інші документи, що підтверджують факт прямування судна визначеним районом плавання.

Судна, щодо яких застосовується Глава XI-2 додатка до Конвенції СОЛАС-74, підлягають контролю з боку адміністрації порту відповідно до правила 9 глави XI-2 додатка до Конвенції СОЛАС-74.

Капітан судна відповідає за достовірність наданих документів та інформації.

Перелік документів, зазначених у підпункті 9 цього розділу, може змінюватися залежно від району плавання судна, технічних параметрів судна, характеру вантажу та чинного законодавства держави прапора судна.

До початку вантажних операцій капітан судна зобов'язаний надати СКМП такі документи:

- попередній вантажний план судна;
- вантажну декларацію;
- попередній розрахунок остійності та повздовжньої міцності корпусу судна.

Відомості про вантаж і стан вантажу на дату завантаження, які надаються капітану судна як інформація про вантаж з метою його безпечного морського перевезення, щонайменше повинні містити такі відомості:

- правильну транспортну назву небезпечних та забруднюючих вантажів, номер ООН та, за наявності, додаткової небезпеки;
- кількість вантажів та (якщо вони перевозяться в одиницях перевезення вантажу, що відрізняються від цистерн) їх ідентифікаційний номер;
- план завантаження з метою недопущення навантаження небезпечних вантажів, не пристосованих для сумісного перевезення;
- при завантаженні небезпечними вантажами - документ про відповідність (правило II-2/54.3 Конвенції СОЛАС для суден, побудованих до 01.07.2002, або правило II-2/19.4 Конвенції СОЛАС для суден, побудованих після цієї дати);
- при прийманні навалочних вантажів - Свідоцтво про придатність судна для перевезення навалочних вантажів;
- при завантаженні зерном - інформацію з остійності судна і завантаження зерном, а також Свідоцтво про придатність судна для перевезення зерна насипом (додається до Інформації з остійності судна і завантаження зерном);
- при прийманні наливних вантажів, зазначених у додатку I до Конвенції МАРПОЛ, та судового рідкого палива - листи даних про безпеку матеріалів (ЛДБМ) (Material Safety Data Sheets (MSDS));
- при прийманні вантажів, зазначених у додатку I до Конвенції МАРПОЛ, у паспорті безпеки мають бути зазначені фізико-хімічні характеристики матеріалів, включаючи (де це доцільно) показники їх в'язкості, зазначені в cSt при температурі 50°C, та їх щільність при температурі 15°C, а також інші дані, що містяться у паспорті даних про безпеку матеріалів, відповідно до резолюції ММО MSC.286 (86).

Контактні відомості відправника, іншої особи або організації, яка володіє інформацією про фізико-хімічні властивості матеріалів, а також про заходи, які необхідно вжити на випадок надзвичайної ситуації.

Відправник вантажу зобов'язаний надати капітану судна або судноплавній компанії інформацію про вантаж та забезпечити відповідність вантажу задекларованій інформації, наданій капітану судна.

- (244)** Отже, відповідно до Правил № 545 та Порядку оформлення приходу суден, оформлення приходу (виходу) в (із) порт (порту) судна та його перевірка (контроль) є заходами, пов'язаними із забезпеченням безпеки судноплавства на судноплавних шляхах, під час вжиття яких службою капітана морського порту перевіряються документи,

надання судновласниками яких вимагає законодавство. При цьому слід зазначити, що заявка на надання послуг з організації НРР за схемою «борт-борт» не подавалась Заявником, оскільки МРП АСК «Укррічфлот» не мала фактичної потреби у таких послугах. Роботи із фактичного перевантаження планувалось виконувати силами Заявника, а положення укладеного між сторонами Договору про взаємодію не передбачають надання послуг з організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта. Такий договір не містить також положень щодо необхідності надіслання будь-яких заявок про надання таких послуг.

- (245) При цьому варто зазначити, що характер цивільно-правових відносин між сторонами договору, предметом якого є отримання послуг, передбачає, що одна сторона (виконавець) за договором зобов'язується за завданням другої сторони (замовника) надати послугу, яка споживається в процесі вчинення певної дії або здійснення певної діяльності, а замовник зобов'язується оплатити виконавцеві зазначену послугу, якщо інше не встановлено договором (частина перша статті 901 Цивільного кодексу України).

Тобто, послугам обов'язково властиві щонайменше дві ознаки:

- 1) надання послуги невіддільне від діяльності особи-послугодавача;
- 2) корисний ефект такої діяльності не виступає у вигляді певного осяжного матеріального результату, а полягає в самому процесі надання послуги.

Виходячи з наведеного, МФ ДП «АМПУ» має надати МРП АСК «Укррічфлот» послугу, яка характеризується певними властивостями, зокрема, часовими рамками, документальним оформленням, нематеріальним ефектом, корисною споживаністю, яка виражається потребою останнього у її наданні. Як свідчать, встановлені Відділенням обставини, у Заявника не виникало потреби в отриманні від МФ ДП «АМПУ» такої послуги, а отже не виникало необхідності у її замовленні.

Крім того, як було зазначено вище, роботи, які виконуються МФ ДП «АМПУ», спрямовані в першу чергу на забезпечення безпеки судноплавства в акваторії Миколаївського морського порту, а отже мають фінансуватись за рахунок відповідних портових зборів, які сплачуються судновласниками. Перелік вищенаведених документів, надання яких супроводжує документальне оформлення приходу судна до порту, має на меті забезпечити виконання СКМП та Адміністрацією порту власних функцій щодо документального оформлення вантажних операцій з обробки судна.

- (246) Як вже було зазначено вище, прийом суден у морському порту Миколаїв здійснюється тільки після попереднього погодження з портовим оператором та МФ ДП «АМПУ» (пункт 5.6. Зводу звичаїв).
- (247) Підтверджені з боку адміністрації порту судна включаються **головною диспетчерською порту в графік підходу суден під обробку.**
- (248) Відповідно до встановлених територіальним відділенням обставин, судна та плавзасоби Заявника не були підтверджені до заходу в Миколаївський морський порт саме Головною диспетчерською порту.
- (249) Посадові обов'язки працівників Головної диспетчерської МФ ДП «АМПУ» щодо забезпечення прийому суден, їх комплексного обслуговування, вжиття заходів з метою недопущення простоїв суден, формування планів ЗДП та контролю за виконанням ЗДП визначені, зокрема: Положенням про Головну диспетчерську ПП-18-14/01-01 затвердженого Начальником МФ ДП «АМПУ» від 11.12.2014 року (зі змінами від 10.04.2015р.); Посадовою інструкцією змінного диспетчера головної диспетчерської ПП-18-14/01-06, затвердженої Начальником МФ ДП «АМПУ» від 09.04.2014 року; Посадовою інструкцією оператора диспетчерської руху та ВРР на морському транспорті головної диспетчерської ПП-18-14/01-09, затвердженої Начальником МФ ДП «АМПУ» від 09.04.2014 року.
- (250) Таким чином, дії Головної диспетчерської порту щодо не підтвердження включення суден Заявника до графіку підходу суден під обробку, призвели до фактичної відмови Капітаном порту у здійсненні суднозаходу вказаних плавзасобів.

- (251) Щодо твердження Відповідача про те, що портові збори покривають витрати за користування портовою інфраструктурою лише судновласника, а не портового оператора, яким фактично виконуються роботи з використанням відповідних інфраструктурних об'єктів, територіальне відділення звертає увагу на наступне.
- (252) **По-перше**, власне саме твердження МФ ДП «АМПУ» відображає намагання Філії стягнути понесені витрати у подвійному розмірі, оскільки в даному випадку, МРП АСК «Укррічфлот» виступає, як у статусі судновласника (здійснивши фактичну оплату за користування портової інфраструктурою операційною акваторією причалу у формі портових зборів), так і у статусі суб'єкта господарювання, який здійснює фактичне виконання навантажувально-розвантажувальних робіт з використанням власних суден та плавзасобів, не використовуючи при цьому жодні інші об'єкти портової інфраструктури. Фінансування витрат МФ ДП «АМПУ», пов'язаних з використанням об'єктів портової інфраструктури здійснюється за рахунок портових зборів. Виходячи із наведених положень законодавства, корабельний збір сплачується за використання частини акваторії для проведення вантажно-розвантажувальних робіт. МФ ДП «АМПУ» отримує плату за водну поверхню надану для проведення вантажно-розвантажувальних робіт і забезпечення безпеки мореплавства під час перевантаження у вигляді корабельного збору і не мало права встановлювати вільні ціни на користування акваторією; діючим законодавством не передбачено, що за використання місця при перевантаженні мають сплачувати на користь МФ ДП «АМПУ» одночасно дві категорії суб'єктів: і судна, сплачуючи корабельний збір, які фактично використовують акваторію, і портовий оператор або ж інший суб'єкт господарювання, який має намір здійснювати НРР. Аналогічним чином для фінансування витрат, понесених МФ ДП «АМПУ» при виконанні обробки суден біля причалів за схемою «борт-борт» законодавством передбачено оплата на користь Філії причального збору. Заходи, які МФ ДП «АМПУ» виконуються при наданні послуг із організації НРР біля причалів на рейдах порту або ж послуги з використання місця на рейдах стосуються безпеки судноплавства, що є законодавчо визначеною функцією адміністрації, а отже не може бути виділена в окрему послугу, яка має бути оплачена.
- (253) **По-друге**, відповідно до пункту 1.2. Правил надання послуг у морських портах, дані 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.** Послуги з організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалу силами та засобами клієнта не передбачені законодавством.
- (254) **По-третє**, надання послуг з організації НРР за схемою «борт-борт» не передбачено Зводом звичаїв морського порту Миколаїв, затвердженого наказом голови ДП «АМПУ» від 25.05.2015 № 92, яким визначені Правила приймання суден під обробку у морському порту Миколаїв (розділ V Зводу звичаїв).
- (255) Таким чином, **Відділення, здійснивши комплексно-правовий аналіз встановлених обставин та фактів, інформації, отриманої в ході розгляду заяви та нормативно-правової бази, що регламентує вищенаведені питання, дійшло наступних висновків:**
 - ДП «АМПУ» в особі Миколаївської філії наділене особливими правами та повноваженнями згідно діючого законодавства, його статус має подвійну правову природу як суб'єкта владних повноважень, зокрема, щодо 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 Миколаївському морському порту. Відповідно, Філія, використовуючи ринкову та адміністративну владу, може диктувати свої умови при продажі таких послуг, нав'язувати споживачу невідгідні для нього, непотрібні та нереальні умови, не допускати, усувати та обмежувати конкуренцію, зокрема, шляхом відмови у заході в порт та доступу до портової інфраструктури окремих суб'єктів господарювання;

- ДП «АМПУ» в особі Миколаївської філії обумовлює надання дозволу на захід судна (підтвердження прийому судна) до морського порту обов'язковим поданням суб'єктом господарювання заявки на послуги, які він не має бажання замовляти, оскільки не має у них потреби;
- відмова у видачі дозволу на захід до порту може мати місце виключно з підстав встановлених законодавством. **Неподання заявки на послуги МФ ДП «АМПУ», в яких не має потреби, не визначено законодавством як підстава ненадання дозволу на захід до морського порту;**
- ДП «АМПУ» в особі Миколаївської філії, використовуючи своє становище, тиснуло на Заявника, обумовлюючи надання дозволу на захід судна до морського порту Миколаїв, замовленням та оплатою додаткової послуги, яка вже була сплачена у складі портових зборів.
- (256) Як показує хронологічний аналіз вищенаведених обставин, Філія, користуючись своїм одноосібним правом надання доступу до Миколаївського морського порту (надання дозволу на вхід/вихід судна до морського порту) та наділеними владними повноваженнями, вчиняє дії, спрямовані на створення несприятливих та дискримінаційних умов діяльності Заявника, здійснює системний тиск та ущемляє його інтереси.
- (257) Наведене свідчить, що ДП «АМПУ» в особі Миколаївської філії, яке наділене певними адміністративними функціями та повноваженнями, 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), що ведуть господарську діяльність (надають послуги) у морському порту Миколаїв, шляхом ущемлення їх інтересів, послаблення ринкової позиції та конкурентоспроможності.
- (258) Усі пояснення, що надавались Філією, не є належним обґрунтуванням його поведінки, яка, з одного боку, є антиконкурентною, у розумінні норм Закону України «Про захист економічної конкуренції», а з іншого характеризується монопольним впливом на суб'єктів господарювання, які провадять діяльність у Миколаївському морському порту.
- (259) Всі пояснення та доводи Відповідача зводяться лише до обов'язку Адміністрації МФ забезпечити безпеку судноплавства та права МФ ДП «АМПУ» провадити господарську діяльність, в тому числі, надаючи послуги за вільними цінами.
- (260) **ДП «АМПУ» в особі Миколаївської філії, 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.**
- (261) Як вже було наведено вище, в результаті ненадання дозволу на захід судна до Миколаївського морського порту (зокрема, обумовлення заходу судна поданням заявки на послуги, які не є обов'язковими згідно законодавства, та покриваються портовими зборами), Заявник фактично був відсторонений від виконання НРР згідно укладеного зі своїм контрагентом договору. Товариство вимушено було нести необґрунтовані фінансові витрати, що могло мати негативний вплив на його господарську діяльність та порушення технологічного процесу.
- (262) Вищенаведена поведінка Відповідача (використання повноважень щодо надання дозволу на вхід/вихід судна до морського порту) свідчить про фактичне усунення Товариства з ринку здійснення НРР, що призводить (може призвести) до обмеження його конкурентоспроможності, відповідно й обмеження конкуренції на ринку надання послуг з виконання навантажувально-розвантажувальних робіт у межах Миколаївського морського порту.

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

- (263) Пропозиція на послуги, яка надається учасниками ринку формується, зокрема під впливом цінових факторів – таких, як економічно обґрунтовані витрати, пов'язані з наданням послуг.
- (264) Низький рівень собівартості послуг у порівнянні з іншими учасниками ринку, а також можливість суб'єкта господарювання підтримувати її стабільний (прогнозований) рівень незалежно від зміни об'єктивних економічних факторів або ж умов та зобов'язань, які виникають відповідно до укладених договорів, сприяють досягненню конкурентних переваг над іншими суб'єктами господарювання, які надають аналогічні послуги на ринку.
- (265) 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.
- (266) Отже, можливість суб'єкта господарювання успішно конкурувати на ринку визначається тим, чи володіє він перевагами у порівнянні з іншими учасниками ринку. Найвність 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.
- (267) Важливе і не останнє значення має **ділова репутація** суб'єкта, зокрема своєчасне, належне та якісне виконання контрактних зобов'язань.
- (268) Виходячи з наведеного, конкурентоспроможність суб'єктів господарювання, що здійснюють діяльність 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.
- (269) Враховуючи, що МФ ДП «АМПУ» відповідно до положень вищенаведених нормативно-правових актів та укладених договорів, забезпечує доступ до об'єктів портової інфраструктури, зокрема, акваторії Миколаївського морського порту, його дії, пов'язані з встановленням умов такого доступу та необґрунтованою відмовою у доступі, мають вплив на конкуренцію на товарних ринках, учасниками яких є суб'єкти, що використовують для надання послуг відповідну портову інфраструктуру.
- (270) 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.

- (271) 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.
- (272) Відповідно до пункту 15 частини першої статті 15 Закону України «Про морські порти України» адміністрація морських портів України **утворюється з метою забезпечення створення рівних і конкурентних умов ведення господарської діяльності та отримання послуг у морському порту**.
- (273) 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**.
- (274) Відповідно до пункту 2.2. Статуту (затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України 25.03.2016 № 119 та діючого до 02.04.2018 року) предметом діяльності ДП «АМПУ», зокрема є: забезпечення створення рівних і конкурентних умов ведення господарської діяльності та отримання послуг у морських портах.
- (275) 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**.
- (276) Таким чином, **МФ ДП «АМПУ» при наданні послуг суб'єктам господарювання має виходити із принципу забезпечення та розвитку підприємницької діяльності на основі рівних конкурентних умов**.
- (277) Як підтверджено вищенаведеними доказами, МФ ДП «АМПУ», всупереч законодавчо визначеній процедури, відмовляло Заявнику у здійсненні заходу до Миколаївського морського порту його суден з метою проведення НРР за схемою «борт-борт» біля причалів власними силами та засобами.
- (278) При цьому слід зауважити, що за кожний суднозахід в акваторію Миколаївського морського порту Заявником, як судновласником, було в повному обсязі здійснено передплату портових зборів, визначених законодавством України (зокрема причальний, корабельний, адміністративний та санітарний).
- (279) У зв'язку з тим, що судна Заявника не були допущені в Миколаївський морський порт для проведення НРР за схемою «борт-борт», такі роботи за т/х «LEVANTES» були виконані портовим оператором ТОВ «Стивідорна Інвестиційна Компанія», яке, згідно пояснень Заявника, є конкурентом МРП АСК «Укррічфлот» на ринку здійснення НРР.
- (280) Внаслідок такого Заявником було не отримано дохід за договором про надання послуг з перевалки вантажу від 28.12.2015р. №26-12-15 з ТОВ «МТА сервіс ЛТД» у розмірі 1 675 325,63 грн. Тобто, фактично, МФ ДП «АМПУ» були вчиненні дії, які могли призвести до обмеження конкуренції на ринку надання послуг з проведення навантажувально-розвантажувальних робіт з використанням об'єктів портової інфраструктури в межах акваторії та території Миколаївського морського порту.
- (281) Разом з тим слід зауважити, що за перевантаження вантажів через причали, які перебувають у господарському віданні МФ ДП «АМПУ», на користь останнього сплачується плата за спеціалізовану послугу із забезпечення доступу до причалу, що регламентовано Наказом Міністерства інфраструктури України від 18.12.2015р. № 541 «Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України».
- (282) Виходячи із положень зазначеного Наказу, у випадку розвантаження баржі (судна) не одразу на інше судно, а спочатку на причал, а потім з причалу на судно, портовий

оператор змушений двічі оплатити послугу із забезпечення доступу портового оператора до причалу. Вартість даної послуги у Миколаївському морському порту для зернових вантажів становить – 0,45 дол. США/тонну; коксу – 0,24 дол. США/тонну. При здійсненні перевантаження таких вантажів за схемою «борт-борт» даний вид послуги взагалі не сплачується, оскільки безпосередньо не задіяні об'єкти причальної інфраструктури.

- (283) Окрім того, при здійсненні НРР біля причалів за схемою «борт-борт» портові збори оплачуються судовласником зі знижкою 50 відсотків та становлять 0,095 дол. США/тонну – для суден у закордонному плаванні та 0,0095 дол. США/тонну – для суден у каботажному плаванні.
- (284) Таким чином, перевантаження вантажу за схемою «борт-борт» є більш економічно вигідним, у порівнянні з «класичною» схемою організації НРР із залучення причальної інфраструктури. Суб'єкти господарювання, які проводять НРР за схемою «борт-борт» завдяки власним досягненням здобувають конкурентні переваги на інших учасниками ринку, які навантажують судна з причалу. В той же час, дії МФ ДП «АМПУ» щодо нав'язування додаткової оплати необґрунтованих послуг шляхом вчинення перешкод під час заходу судна до порту, виключає можливість суб'єкта господарювання вільно реалізовувати власні конкурентні переваги на ринку.
- (285) 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.**
- (286) Відповідно до 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.**
- (287) 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.
- (288) Таким чином, дії державного підприємства «Адміністрація морських портів України» **в особі Миколаївської філії**, які полягають в створенні перешкод для проведення приватним акціонерним товариством «Судноплавна компанія «Укррічфлот» в особі філії «Миколаївський річковий порт» АСК «Укррічфлот» навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт» у березні-квітні 2016 року та непідтверджені у серпні 2016 року заходу суден та плавзасобів вказаного суб'єкта господарювання до Миколаївського морського порту, з метою проведення таких робіт з підстав, не передбачених законодавством, 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 можуть призвести до обмеження конкуренції.*

6. Визначення монопольного (домінуючого) становища

6.1. Об'єкт аналізу щодо визначення монопольного (домінуючого) становища

- (289) У відповідності з пунктом 3.1. Методики визначення монопольного (домінуючого) становища суб'єктів господарювання на ринку, затвердженій розпорядженням

Антимонопольного комітету України від 05.03.2002р. № 49-р, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 01.04.2002р. за № 317/6605 (надалі – Методика), об'єктами аналізу щодо визначення монопольного (домінуючого) становища є: суб'єкт господарювання; група суб'єктів господарювання; конкретний товар (продукція, роботи, послуги), який (які) випускається, постачається, продається, придбавається (використовується, споживається) цим (цими) суб'єктом (суб'єктами) господарювання.

- (290) Відповідно до абзацу 12 статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції» суб'єкт господарювання – це, зокрема, юридична особа, незалежно від організаційно-правової форми та форми власності, чи фізична особа, що здійснює діяльність з виробництва, реалізації, придбання товарів, іншу господарську діяльність.
- (291) ДП «АМПУ» зареєстровано в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців 27.05.2013, номер запису: 1 074 136 0000 045716.
- (292) Підприємство діє на підставі Статуту (Нова редакція), затвердженого Наказом Міністерства інфраструктури України від 02.04.2018 № 149.
- (293) 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.
- (294) Відповідно до пункту 2.2. Статуту предметом діяльності Підприємства є, зокрема:
1. організація та забезпечення безпеки мореплавства в межах акваторії морського порту;
 2. організація та забезпечення безпечної експлуатації служб регулювання руху суден та річкових інформаційних служб;
 3. організація лоцманського проведення суден на внутрішніх судноплавних шляхах;
 4. ремонт та технічне обслуговування гідротехнічних споруд, під'їзних колій тощо;
 5. розробка та впровадження заходів з питань забезпечення надання якісних та ефективних послуг з обслуговування пасажирів і багажу, обробки транспортних засобів у морських портах.
- (295) Пунктом 10.1. Статуту визначено, що основним показником фінансових результатів господарської діяльності Підприємства є прибуток.
- (296) 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.
- (297) 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.
- (298) **Миколаївська філія державного підприємства «Адміністрація морських портів України»** розташована за адресою: 54020, м. Миколаїв, вул. Заводська, 23, код ЄДРПОУ 38728444.
- (299) Наказом Міністерства інфраструктури України від 18 квітня 2014 року №184 було затверджено Положення про Миколаївську філію державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (надалі – Положення).
- (300) Зазначеним Положенням визначено мету та предмет діяльності, юридичний статус, порядок використання майна, управління та інші питання діяльності МФ ДП «АМПУ».
- (301) Відповідно до пункту 1.2. Положення, МФ ДП «АМПУ» діє як філія Підприємства.
- (302) **Згідно пункту 3.1. Положення Філія є відокремленим підрозділом Підприємства, який не має статусу юридичної особи та здійснює від імені Підприємства частину господарської діяльності.**

- (303) 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.
- (304) 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.*
- (305) 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.
- (306) 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.
- (307) Згідно пункту 4.6. Положення **Філія зобов'язана, у тому числі, забезпечувати конкурентоспроможність Морського порту та сприяти розвитку в Морському порту підприємницької діяльності.**
- (308) Виходячи із мети та предмету діяльності, Миколаївська філія ДП «АМПУ» надає в межах території та акваторії Морського порту різного виду послуги. При цьому, послуги із доступу до об'єктів портової інфраструктури, які можуть бути використані для проведення НРР за схемою «борт-борт» надаються замовникам у різний спосіб, залежно від конкретного виду об'єкту портової інфраструктури, який використовується з цією метою: зовнішній та внутрішній рейди порту, причали або ж рейдовий портовий пункт.
- (309) Реалізація Філією послуг здійснюється за вільними цінами, що формуються відповідно до умов економічної діяльності, а у випадках, передбачених законодавством України, за державними регульованими цінами і тарифами, що визначено пунктом 4.7. Положення.
- (310) Відтак, **об'єктами аналізу є:**
- ДП «АМПУ» в особі Філії;
 - послуги з надання доступу до об'єктів портової інфраструктури, які належать ДП «АМПУ» на праві господарського відання, та які використовуються або можуть бути використані з метою проведення навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт», які надаються Філією, зокрема, наступним шляхом:
 - використання місця для перевантаження вантажу на зовнішньому рейді порту силами та засобами генекспедитора;
 - організації НРР на внутрішньому рейді порту силами та засобами клієнта;
 - використання рейдового портового пункту № 2 (р-н «Дідової хати») для перевантаження вантажу силами та засобами клієнта;
 - організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта;

- використання у період з 23.03.2016- 27.03.2016 року причалу №12 для перевантаження зернових вантажів на т/х «ANTHEIA» за схемою «борт-борт».

6.2. *Визначення переліку товарів та основних продавців, покупців цих товарів, щодо яких визначається монопольне (домінуюче) становище*

6.2.1. *Перелік товарів, щодо яких визначається монопольне (домінуюче) становище суб'єкта господарювання*

- (311) У відповідності до Методики перелік товарів, щодо яких має визначатися монопольне (домінуюче) 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).
- (312) Відповідно до пункту 1.3. Методики **товар** – це будь-який предмет господарського обороту, в тому числі продукція, роботи, послуги, документи, що підтверджують зобов'язання та права (зокрема цінні папери).
- (313) Визначення ознак одного (подібного, аналогічного) товару (товарної групи) здійснюється, виходячи з подібності, зокрема: функціонального призначення, споживчих характеристик, умов споживання, умов реалізації, цін.
- (314) Положення статті 1 Закону України «Про морські порти України» надають наступні визначення таким термінам:
- 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;
 - **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;
 - **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).

- (315) Виходячи із наведених визначень, 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 змушений скористатись послугами морського порту, пов'язаними із забезпеченням доступу до таких об'єктів, їх безпечного використання під час проведення робіт, а також використання інших пов'язаних із такими операціями технологічно пов'язаних об'єктів портової інфраструктури.
- (316) Використання об'єктів портової інфраструктури має здійснюватися у відповідності до норм та положень, якими врегульовано функціонування та ведення господарської діяльності у морських портах України. Стягнення плати за користування об'єктами портової інфраструктури суб'єктами господарювання: портовими операторами, судовласниками, суб'єктами, які провадять господарську діяльність у морському порту має здійснюватися з урахуванням положень спеціалізованого законодавства, якими регламентовано порядок фінансування витрат на утримання об'єктів портової інфраструктури.
- (317) Згідно частини четвертої статті 14 Закону **безпека мореплавства в акваторії морського порту забезпечується адміністрацією морських портів України**, власниками морських терміналів і гідротехнічних споруд, судовласниками, іншими суб'єктами господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, відповідно до законодавства і правил, визначених обов'язковими постановами по порту.
- (318) Статтею 19 Закону України «Про морські порти України» унормовано, що у морських портах надаються **послуги з обслуговування суден, здійснення операцій з вантажами, у тому числі проведення вантажно-розвантажувальних робіт**, послуги з обслуговування пасажирів та інші послуги, передбачені законодавством.
- (319) Згідно частини першої статті 16 Закону України «Про морські порти України» фінансування діяльності ДП «АМПУ» здійснюється **за рахунок портових зборів, що справляються відповідно до цього Закону, плати за надання послуг та орендної плати, інших незаборонених законодавством джерел.**
- (320) Відповідно до частини першої статті 21 Закону України «Про морські порти України» тарифи на спеціалізовані послуги, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, та послуги, які оплачуються у складі портових зборів, підлягають державному регулюванню національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту.
- (321) Частина третя статті 21 Закону регламентує, що тарифи на інші послуги, крім визначених у частині першій цієї статті, а саме – спеціалізованих послуг та послуг, які оплачуються у складі портових зборів, є вільними та визначаються договором між суб'єктом господарювання, який надає відповідні послуги, та їх замовником.
- (322) Відповідно до частини першої статті 22 Закону, у морському порту **справляються портові збори, серед яких корабельний, причальний та санітарний. Використання коштів від портових зборів допускається виключно за їх цільовим призначенням.**
- (323) Згідно із частиною другою статті 22 Закону України «Про морські порти України», розміри ставок портових зборів для кожного морського порту встановлюються національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, відповідно до затвердженої нею методики. Порядок справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, крім використання коштів від адміністративного збору, визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.
- (324) Частиною третьою статті 22 Закону України «Про морські порти України» передбачено, що портові збори сплачуються адміністрації морських портів України, крім випадків, визначених цим Законом.

- (325) Виходячи із цільового використання портових зборів їх справляння передбачає надання певних опосередкованих послуг. До таких послуг відносяться, в складі корабельного збору – використання портової акваторії, призначеної для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден, за рахунок чого здійснюється: утримання та очищення акваторії порту та операційної акваторії причалу (причалів) від наносів і речовин, що забруднюють її поверхню і дно; утримання, ремонт, модернізація, реконструкція і будівництво огорожувальних і берегоукріплювальних споруд порту; виконання промірних робіт на акваторії порту та операційній акваторії причалу (причалів); суднопідйомні та підводно-технічні роботи на акваторії порту та операційній акваторії причалу (причалів), включаючи попереднє водолазне обстеження дна та підняття втрачених (скинутих) великогабаритних предметів, такелажу та оснащення суден; днопоглиблювальні роботи, пов'язані з підтримкою, поліпшенням, розвитком (розширенням) акваторії порту та операційної акваторії причалу (причалів); заходи, пов'язані з забезпеченням безпеки судноплавства на судноплавних шляхах тощо.
- (326) Рейд та операційна акваторія причалів, як об'єкти портової інфраструктури використовуються або можуть бути використані для проведення вантажно-розвантажувальних робіт, їх утримання та заходи, пов'язані з забезпеченням безпеки судноплавства на них входять до складу послуг, які надаються портом за рахунок корабельного збору та причального зборів.
- (327) МФ ДП «АМПУ» листом від 06.04.2017 року № 18-09/2507, у відповідь на питання Відділення щодо зазначення переліку послуг, які у Миколаївському морському порту має право надавати виключно ДП «АМПУ» в особі Миколаївської філії вказала, що **виключно МФ ДП «АМПУ» в морському порту Миколаїв, може надавати послуги з використанням майна, яке належить ДП «АМПУ» на праві господарського відання, зокрема, послуги:**
- з організації навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт» біля причалу силами та засобами клієнта;
 - використання місця для вантажопереробки на зовнішньому рейді силами та засобами замовника;
 - використання місця для вантажопереробки на внутрішньому рейді силами та засобами замовника;
 - служби капітана порту щодо оформлення приходу/виходу судна з морського порту;
 - послуги у складі портових зборів, інші.
- (328) Предметом укладеного між Заявником та МФ ДП «АМПУ» Договору про взаємодію є:
- надання послуг суднам на підходах і безпосередньо в акваторії морського порту для їх безпечного судноплавства, маневрування та стоянки (пункт 1.1.1. договору);
 - порядок надання (виконання) адміністрацією порту суднозаходу за плату послуг (робіт) при обслуговуванні суден Морським агентом в морських портах України, а також врегулювання порядку нарахування та оплати портових зборів та інших послуг (робіт), наданих (виконаних) адміністрацією порту судно заходу та організація інформаційного забезпечення під час приходу, перебування та виходу судна із морського порту (пункт 1.1.2. договору);
 - послуги із забезпечення проведення криголамних робіт протягом періоду льодової кампанії (пункт 1.1.3. договору).
- (329) Пунктом 1.1.3. цього договору також передбачено, що **перелік послуг не є вичерпним**, адміністрація порту суднозаходу за можливості може надавати Морському агенту інші послуги (**перелік яких зазначається в додатках, які є невід'ємною частиною цього Договору**), за його письмовою заявкою з оплатою згідно з діючими та затвердженими вільними цінами (тарифами) адміністрації порту суднозаходу.
- (330) Відповідно до пункту 10.1. Договору про взаємодію невід'ємною його частиною є Додаток № 6 «Перелік послуг, які надаються Миколаївською філією ДП «АМПУ» (адміністрацією Миколаївського морського порту), згідно з затвердженими вільними цінами (тарифами)». Розділ 9 цього Додатку «Додаткові послуги, що надаються МФ ДП

«АМПУ» (адміністрації МП)» містить пункт 3, який передбачає, що до додаткових послуг належать інші послуги, що надаються по замовленню клієнта.

(331) Листом від 22.09.2016р. №18-09/5265 МФ ДП «АМПУ» навело перелік послуг, які Підприємство надавало Заявнику згідно договору про взаємодію сторін під час агентування суден у морських портах України від 09.03.2016р. №44-П-АМПУ-16, а саме:

- послуги, які оплачуються згідно діючого законодавства портовими зборами;
- послуги із забезпечення проведення криголамних робіт;

а також фактично надавались послуги за вільними цінами (тарифами) згідно з додатком № 6 Договору:

- послуги користування об'єктами інфраструктури (надання послуг з організації НРР за схемою «борт-борт», біля причалів силами та засобами клієнта; надання послуг з використання місця для вантажопереробки на зовнішньому рейді силами та засобами замовника);

- послуги засобів портового флоту (забезпечення швартування судна);
- додаткові послуги, що надаються МФ ДП «АМПУ» (послуги медичного центру);
- інші послуги (інформаційні послуги);
- послуги служби капітана морського порту.

(332) Таким чином, МФ ДП «АМПУ» надає суб'єктам господарювання, які здійснюють діяльність у Миколаївському морському порту, послуги, що сплачуються у складі портових зборів, окрім того, МФ ДП «АМПУ» надає ряд інших послуг, крім спеціалізованих, ціноутворення на які є вільним та визначається положеннями укладених між сторонами договорів. В той же час, в межах території Миколаївського морського порту послуги, які оплачують у складі портових зборів, надає лише МФ ДП «АМПУ». Відповідно до вищенаведених норм законодавства, використання майна, яке перебуває у господарському віданні МФ ДП «АМПУ», має здійснюватися **на платній основі**, за рахунок справляння із суб'єктів господарювання (у тому числі: судновласників та портових операторів) оплати портових зборів, плати за сервітут, а також плати за інші послуги, які безпосередньо пов'язані із використанням об'єктів портової інфраструктури. Враховуючи фактичні обставини справи, з метою безперешкодного доступу до об'єктів портової інфраструктури суб'єкт господарювання використовував та оплачував послуги, рахунки за які були виставлені МФ ДП «АМПУ», а саме: послуги з організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта, вартість яких була затверджена МФ ДП «АМПУ», зокрема такими наказами: від 15.04.2016 № 267, від 23.03.2016 № 188, від 04.12.2015 № 870, від 05.12.2016 № 989, від 11.12.2017 № 1272.

(333) Отже, **за функціональним призначенням та споживчими характеристиками** послуги з надання доступу до об'єктів портової інфраструктури Миколаївського морського порту, які належать ДП «АМПУ» на праві господарського відання, та які використовуються або можуть бути використані з метою проведення навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт», які надаються Філією, зокрема, наступним шляхом:

- використання місця для перевантаження вантажу на зовнішньому рейді порту силами та засобами генекспедитора;
- організації НРР на внутрішньому рейді порту силами та засобами клієнта;
- використання рейдового портового пункту № 2 (р-н «Дідової хати») для перевантаження вантажу силами та засобами клієнта;
- організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта;
- використання у період з 23.03.2016-27.03.2016 року причалу №12 для перевантаження зернових вантажів на т/х «ANTHEIA» за схемою «борт-борт», є послугами спрямованими на задоволення потреб споживачів в забезпеченні місця та створенні безпечних умов для проведення НРР за схемою «борт-борт».

(334) **Умови споживання** зазначеного виду послуги також є подібними та визначені в укладених ДП «АМПУ» та/або МФ ДП «АМПУ» договорах.

(335) Окрім того, як свідчать матеріали справи, ціни на даний вид послуг, встановлюються МФ ДП «АМПУ» у відповідності до розрахованих та затверджених калькуляцій, складовими яких є витрати Філії та встановлений розмір планового прибутку. Тобто, надання послуг характеризується однаковими умовами їх реалізації (оплати).

- (336) Отже, товаром, щодо якого визначається монополльне становище, є послуги з надання доступу до об'єктів портової інфраструктури, які належать ДП «АМПУ» на праві господарського відання, та які використовуються або можуть бути використані з метою проведення навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт», які надаються Філією, зокрема, шляхом:
- використання місця для перевантаження вантажу на зовнішньому рейді порту силами та засобами генекспедитора;
 - організації НРР на внутрішньому рейді порту силами та засобами клієнта;
 - використання рейдового портового пункту № 2 (р-н «Дідової хати») для перевантаження вантажу силами та засобами клієнта;
 - організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта;
 - використання у період з 23.03.2016-27.03.2016 року причалу №12 для перевантаження зернових вантажів на т/х «ANTHEIA» за схемою «борт-борт».

6.2.2. Перелік основних продавців (постачальників, виробників), покупців (споживачів, користувачів)

- (337) Продавцем товару є: ДП «АМПУ» в особі МФ, оскільки саме ДП «АМПУ» в особі Філії наділене правом господарського відання за об'єктами портової інфраструктури, а саме – причалами та акваторією Миколаївського морського порту, які можуть використовуватись для проведення суб'єктами господарювання навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт».
- (338) Основними покупцями (споживачами) послуг, щодо яких проводилось дослідження, є судновласники (юридична або фізична особа, яка експлуатує судно від свого імені, незалежно від того, чи є вона власником судна, чи використовує на інших законних підставах), які мають намір використовувати об'єкти портової інфраструктури Миколаївського морського порту; суб'єкти господарювання, які в установленому законодавством порядку набули статусу портового оператора, а також інші суб'єкти господарювання, які використовують або мають намір використовувати об'єкти портової інфраструктури.

6.3. Визначення товарних меж ринку

- (339) 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.
- (340) 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.
- (341) Відповідно до п. 1.3. Методики, товарні межі ринку – товар (товарна група), сукупність схожих, однорідних предметів господарського обороту, в межах якої споживач за звичайних умов може перейти від споживання певного виду предметів господарського обороту до споживання іншого.
- (342) При цьому варто врахувати, що взаємозамінні товари належать до групи однорідних товарів (товарних груп), які розглядаються споживачем як один і той же товар (товарна група), і які можуть бути стандартизовані або диференційовані, про що зазначено у пункті 5.2. Методики.

- (343) За результатами проведеного дослідження, територіальним відділенням було з'ясовано, що послуги з надання доступу до об'єктів портової інфраструктури, які належать ДП «АМПУ» на праві господарського відання, та які використовуються або можуть бути використані з метою проведення навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт», надаються Філією, у відповідності до надісланих споживачами заявок в рамках укладених договорів, наступним шляхом:
- використання місця для перевантаження вантажу на зовнішньому рейді порту силами та засобами генекспедитора;
 - організації НРР на внутрішньому рейді порту силами та засобами клієнта;
 - використання рейдового портового пункту № 2 (р-н «Дідової хати») для перевантаження вантажу силами та засобами клієнта;
 - організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта;
 - використання у період з 23.03.2016-27.03.2016 року причалу №12 для перевантаження зернових вантажів на т/х «ANTHEIA» за схемою «борт-борт».
- (344) Дані послуги не можуть бути замінені послугами з проведення НРР лише з використанням причалів, оскільки з точки зору споживача, такий вид виконання робіт характеризується значними фінансовими витратами, та потребує зміни логістичного ланцюга транспортування вантажів, який заздалегідь визначений вантажовласником або його представниками. Отже, за таких обставин товарними межами ринку є **послуги з надання доступу до об'єктів портової інфраструктури, які належать ДП «АМПУ» на праві господарського відання, та які використовуються або можуть бути використані з метою проведення навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт», які надаються Філією, зокрема, наступним шляхом:**
- використання місця для перевантаження вантажу на зовнішньому рейді порту силами та засобами генекспедитора;
 - організації НРР на внутрішньому рейді порту силами та засобами клієнта;
 - використання рейдового портового пункту № 2 (р-н «Дідової хати») для перевантаження вантажу силами та засобами клієнта;
 - організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта;
 - використання у період з 23.03.2016-27.03.2016 року причалу №12 для перевантаження зернових вантажів на т/х «ANTHEIA» за схемою «борт-борт».

6.4. Визначення географічних меж ринку

- (345) Територіальні (географічні) межі досліджуваного ринку, з урахуванням вимог розділу 6 Методики, визначені шляхом установлення 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.
- (346) Окрім того, територіальними межами задоволення попиту споживачів досліджуваних послуг, є межі акваторії одного морського порту, в який/з якого здійснюється захід/вихід судна.
- (347) Як зазначено вище, положеннями статей 19, 21 Закону України «Про морські порти України» визначено, що послуги (в тому числі спеціалізовані) надаються у морському порту, стаття 22 цього Закону регламентує, що у морському порту справляються портові збори.
- (348) Відповідно до пункту 2.4. Обов'язкових постав по порту до акваторії морського порту Миколаїв входять відведені морському порту водні простори. Акваторія морського порту Миколаїв є державною власністю і надається у користування Адміністрації морських портів України.
Акваторія морського порту Миколаїв є водним об'єктом зі спеціальним режимом його експлуатації.
- (349) Межі акваторії морського порту Миколаїв визначено постановою Кабінету Міністрів України від 22 жовтня 2008 року № 934 «Про межі акваторії морського порту Миколаїв».

- (350) Межі акваторії морського порту Миколаїв визначені Постановою Кабінету Міністрів України «Про межі акваторії морського порту Миколаїв» від 22.10.2008р. № 934 (зі змінами, внесеними Постановою Кабінету Міністрів України від 03.06.2013р. № 406).
- (351) У пункті 2 цієї Постанови Кабінет Міністрів України зобов'язав ДП «АМПУ» забезпечити безпеку мореплавства в межах акваторії морського порту Миколаїв.
- (352) Відповідно до Реєстру портів України, опублікованого на офіційному сайті Підприємства (<http://www.uspa.gov.ua>), в м. Миколаєві розташований **Миколаївський морський порт (реєстраційний номер морського порту UANLV), балансоутримувачем причалів та інших гідротехнічних споруд, розташованих в межах Миколаївського морського порту, є Миколаївська філія.** В Реєстрі наведено перелік терміналів, розташованих у межах морського порту.
- (353) Пунктом 2.7 Обов'язкових постанов морського порту Миколаїв визначено, що у межах акваторії морського порту Миколаїв розташовано 15 причалів, на яких функціонують перевантажувальні комплекси, причал у господарстві «Кінбурська коса» та 5 причалів на території ТОВ «МГЗ».
- (354) Відділення звернулось до МРП АСК «Укррічфлот» із пропозицією детально обґрунтувати, чи можливе здійснення Заявником господарської діяльності, зокрема, надання послуг з НРР, не лише в акваторії ММП, а також біля інших причалів порту Миколаїв та інших морських портів України. Також Відділення просило навести конкретні обставини та фактори, в чому саме полягають складнощі для проведення Товариством НРР біля інших причалів (окрім причалів ММП) порту Миколаїв та в інших морських портах України.
- (355) У листі від 09.09.2016р. № 1222 МРП АСК «Укррічфлот» зазначив, зокрема наступне. Заявник може виконувати послуги з НРР власними плавзасобами в акваторії та біля причалів, **що відповідають необхідним технічним характеристикам для забезпечення прийняття суден з певними параметрами (довжиною, осадкою тощо).** Характеристики морського порту та терміналів, що знаходяться в акваторії такого порту, а також розміри суден, що можуть заходити в такий порт визначаються Обов'язковими постановами по морському порту.
- (356) Якщо роботи виконуються біля причалу, такий причал має бути **спеціалізованим під конкретний вид вантажу (генеральні вантажі, навалочні, нафта та нафтопродукти, ро-ро тощо).** Спеціалізація причалу визначається його паспортом.
- (357) Конкретне місце виконання НРР (рейд морського порту або конкретний причал) з урахуванням зазначених вище обмежень та характеристик судна клієнта визначається клієнтом Заявника згідно укладених договорів та наданих заявок на виконання робіт.
- (358) Складнощі для проведення Заявником НРР біля інших причалів (окрім причалів ММП) полягають в тому, що всі причали в межах порту Миколаїв **знаходяться під наглядом капітана Миколаївського морського порту, що є посадовою особою Відповідача.**
- (359) Окрім того, місце (порт, причал, рейд) виконання відповідних робіт обирається не Філією Миколаївський річковий порт, а його клієнтом, тобто суб'єктом господарювання, який замовляє роботи з навантаження-розвантаження за схемою «борт-борт».
- (360) Так, між Заявником та **товариством з обмеженою відповідальністю морським транспортним агентством «МТА сервіс ЛТД»** укладено договір про надання послуг з перевалки вантажів № 26-12-15 від 28.12.2015р., за умовами якого визначений порядок надання відповідних послуг **саме біля причалів або на рейді Миколаївського морського порту,** куди заходить судно клієнта (п. 4.9 Договору № 26-12-15 від 28.12.2015р. та Додаткова угода № 2 до Договору № 26-12-15 від 28.12.2015р.).
- (361) Згідно розділу 2 Договору НРР проводяться за схемою: судно – плавсклад Виконавця (у даному випадку - Заявник) – склад Виконавця – вагон з використанням зовнішнього рейду/причалу Миколаївського морського порту.
- (362) Розвантаження т/х «LEVANTES» ТОВ «МТА сервіс ЛТД» було заплановано спільними силами та засобами ТОВ «Стивідорно-інвестиційна компанія» та МРП АСК «Укррічфлот» саме біля причалу № 11 морського порту Миколаїв, про що Миколаївська філія ДП «Адміністрація морських портів України» була повідомлена завчасно відповідно до листа № 2016060118 від 14.06.2016р.

(363) Місце розвантаження т/х «LEVANTES» було визначено замовником послуги, та не могло бути змінено за бажанням Філії «Миколаївський річковий порт» АСК «Укррічфлот».

(364) Відділенням, з метою проведення повного, об'єктивного та всебічного дослідження, було направлено запит про надання інформації (пояснень і документів) на адресу ТОВ «МТА сервіс ЛТД», як одного із споживачів послуг МФ ДП «АМПУ».

(365) Зокрема, Відділення просило зазначити причини та детальні обґрунтування, чому для здійснення НРР було вибрано саме ММП; **вказати, чи можливо змінити порт**, на території (акваторії) якого заплановано проведення НРР. Якщо так – яким чином (опишіть процедуру) та до якого часу до запланованої дати це можливо зробити. Також зазначити, чи існують при цьому будь-які складнощі та які саме; пояснити, чим керується (які чинники та обставини впливають на вибір) ТОВ «МТА сервіс ЛТД» при виборі порту, на території (акваторії) якого здійснюватимуться НРР. Якщо ТОВ «МТА сервіс ЛТД» не обирає місце проведення (порт) НРР, вказати хто приймає таке рішення; вказати, чому ТОВ «МТА сервіс ЛТД» уклало Договір саме з МРП АСК «Укррічфлот».

(366) Листом від 27.10.2017р. № 2016100054 ТОВ «МТА сервіс ЛТД» надало відповідь такого змісту.

Між ТОВ «МТА сервіс ЛТД» та ДП «АМПУ» в особі Миколаївської філії ДП «АМПУ» укладено два договори: № 107-П-МИФ-14 від 05.11.2014 р. на послуги з оформлення та видачі перепусток на територію порту працівникам та автотранспорту підприємства Замовника, та № П-МИФ-15 від 23.01.2015р. на послуги з виготовлення перевізних документів (залізничних накладних) з подальшим їх оформленням у Миколаївській митниці.

(367) Миколаївський морський торговельний порт обрано для виконання навантажувально-розвантажувальних робіт за сукупністю ряду факторів, серед яких, зокрема:

- територіальна наближеність до українських отримувачів вантажів, що скорочує сухопутний логістичний відрізок;
- ММП за своїми характеристиками (навігаційна доступність, робочі глибини, довжина причалів, термінальна та транспортна інфраструктура і т. ін.) відповідає технічним характеристикам суден, якими перевозяться вантажі, та дає змогу проводити обробку суден в акваторії порту.

(368) З приводу можливості заміни порту ТОВ «МТА сервіс ЛТД» зазначено, що така можливість існує. На практиці, **у більшості випадків це не є можливим**, оскільки це пов'язано зі значними витратами і фактично потребує повної зміни всього логістичного ланцюга, як на етапі морського перевезення (зміна умов договору перевезення вантажу, призначення нового порту призначення, зміна розмірів фрахтової ставки і т. ін.), так і на етапі перевантаження (необхідність пошуку можливості постановки судна під обробку у потрібні строки, зміна технологічних схем перевантаження і т. ін.) і на етапі сухопутного перевезення залізничним транспортом (побудування нового маршруту перевезення, пошук вагонів і т. ін.).

(369) Окремо у своїх поясненнях транспортний агент звертає увагу, що **порт призначення є суттєвою умовою договорів** купівлі-продажу товару, що імпортується, відповідно до правил INCOTERMS, і **можливість внесення змін до цих договорів не залежить від експедитора.**

При виборі порту, у якому здійснюються НРР, враховуються наступні чинники:

- територіальна наближеність до українських отримувачів вантажів;
- **синергія** з транспортними вузлами інших видів транспорту (річковий, залізничний, автомобільний);
- придатність порту за експлуатаційними характеристиками порту (навігаційна доступність, робочі глибини, наявність розвинутої термінальної та транспортної інфраструктури тощо) для приймання та обробки певних видів суден;
- розмір тарифів на навантажувально-розвантажувальні роботи у конкретному порту;

- наявність та вартість допоміжних послуг порту (наявність буксирів-кантувальників, криголамів, лоцманського проведення і т. ін.);
- наявність та вартість додаткових логістичних послуг (зокрема майданчиків для зберігання вантажів).

Отже, зміна порту суб'єктом господарювання для здійснення доставки власних вантажів пов'язана із значними витратами і фактично потребує повної зміни **всього логістичного ланцюга**, як на етапі морського перевезення (зміна умов договору перевезення вантажу, визначення нового порту відправлення, зміна розмірів фрахтової ставки), так і на етапі перевантаження (необхідність пошуку можливості заходу судна, його постановки під обробку у потрібні строки, зміна технологічних схем перевантаження) і на етапі сухопутного перевезення залізничним транспортом (побудова нових маршрутів, пошук вагонів тощо). Окрім того, вибір порту або ж суб'єктів господарювання, які мають у своєму розпорядженні подібні до порту об'єкти портової інфраструктури **не залежить від морського транспортного агентства або ж суб'єкта господарювання, який фактично виконуватиме НРР**, оскільки порт призначення визначений договорами, укладеними при здійсненні купівлі-продажу товарів вантажовласниками. Порт призначення є суттєвою умовою договору купівлі-продажу товару, що імпортується, відповідно до правил INCOTERMS, і можливість внесення змін до цих договорів негативно впливатиме на ділову репутацію суб'єкта господарювання.

- (370) Безальтернативність вибору суб'єкта господарювання, який має намір проводити НРР, обумовлена також технологічними особливостями виконання навантажувально-розвантажувальних робіт (впливом природних чинників: глибиною акваторії, течією, швидкістю вітру тощо) та технологією подальшого транспортування вантажу відповідно до визначеного договірними зобов'язаннями логістичного ланцюга. Саме в морському порту зосереджена найбільша матеріально-технічна база пов'язаних між собою технологічних об'єктів (акваторія, причали, навантажувальне обладнання, колії тощо), які дозволяють здійснити не лише навантажувально-розвантажувальні роботи, але й перевантаження на інші види транспорту, а також здійснювати зберігання, обробку та формування необхідних судових партій вантажів. За таких обставин, наявність окремих причалів у інших суб'єктів господарювання, які, до того ж, не є надавачами портових послуг, не може розглядатись з точки зору споживача як альтернатива послугам з доступу до об'єктів портової інфраструктури, які надаються Адміністрацією МФ.
- (371) Окрім того, у ході розгляду справи територіальним відділенням аналізувались пояснення, надані МФ ДП «АМПУ», які, на думку Філії, підтверджують можливість Заявника здійснювати НРР на об'єктах (причалах, операційній акваторії причалів) інших суб'єктів господарювання, виробничі потужності яких розташовані в безпосередній близькості до Заявника та Миколаївського морського порту або ж термінали яких розташовані в акваторії Миколаївського морського порту, а саме: ТОВ СП «Нібулон», ТОВ «Морський спеціалізований порт «Ніка-Тера», ПАТ «ЧСЗ», ТОВ «Завод «Океан», філія ПАТ «Судноплавна компанія «Укррічфлот» «Миколаївський річковий порт».
- (372) Територіальним відділенням з приводу можливості виконання НРР за схемою «борт-борт» з використанням об'єктів портової інфраструктури інших суб'єктів господарювання були отримані відповідні пояснення від вказаних Філією суб'єктів господарювання. Так, ТОВ СП «Нібулон» листом від 28.12.2017 року № 17557-1/3-17/27 повідомило територіальне відділення про те, що протягом 2016-2017 року надавало послуги з НРР за схемою «судно-судно» біля причалу перевантажувального терміналу ТОВ СП «Нібулон». Разом з тим, слід зазначити, що таке перевантаження відбувалось з барж власності ТОВ СП «Нібулон» на судна під іноземним прапором. Також, у наданих поясненнях ТОВ СП «Нібулон» вказало, що проведення робіт за схемою «борт-борт» біля причалів ТОВ СП «Нібулон» силами та засобами клієнта можливе, але фактично компанії, що здійснюють поставки зерна для ТОВ СП «Нібулон» не мають можливості здійснювати дані роботи власними силами. ТОВ СП «Нібулон» повідомило, що спеціалізацією перевантажувального терміналу є надання послуг з прийому, накопичення (підготовки) судової партії та перевалки вантажів на судна замовників. На

термінали можливо здійснити обробку таких вантажів: пшениця, жито, ячмінь, кукурудза, сорго, соняшник, ріпак, соя.

- (373) У цьому ж листі ТОВ СП «Нібулон» зазначило, що навантаження, розвантаження або перевантаження вугілля (коксу) на перевантажувальному терміналі ТОВ СП «Нібулон» здійснити неможливо.
- (374) Окрім того, ТОВ «СП «Нібулон» повідомило, що інші суб'єкти господарювання не мають можливість експлуатувати причал ТОВ СП «Нібулон».
- (375) Щодо можливості здійснення НРР за схемою «борт-борт» без використання причалу, ТОВ СП «Нібулон» вказало, що проведення таких робіт можливо на зовнішньому та внутрішньому рейдах морського порту Миколаїв. Однак, на вимогу МФ ДП «АМПУ» використання внутрішнього рейду можливо лише за умови укладення договору з МФ ДП «АМПУ» та оплати послуг з організації НРР на внутрішньому рейді порту силами та засобами Генекспедитора (Замовника), тобто за використання місця для перевантаження вантажу на внутрішньому рейді Порту, при цьому фактично портом послуги з організації НРР на внутрішньому рейді не надаються, а лише використовується частина акваторії.
- (376) **Із наданих ТОВ СП «Нібулон» пояснень Відділення доходить таких висновків:**
- ТОВ СП «Нібулон» проводить НРР біля власних причалів лише з метою забезпечення ведення власної господарської діяльності із надання послуг з транспортного оброблення (виконання навантажувально-розвантажувальних робіт);
 - ТОВ СП «Нібулон» не надає іншим суб'єктам господарювання у користування причали, які є об'єктами портової інфраструктури;
 - ТОВ СП «Нібулон» також використовує акваторію Миколаївського морського порту, а саме: зовнішній та внутрішній рейди, для проведення НРР за схемою «борт-борт» та зазначає про необґрунтованість послуг, які надаються з цією метою МФ ДП «АМПУ».
- (377) Листом від 15.12.2017 року № 1993/НК-12 ТОВ «МСП Ніка-Тера» повідомило територіальне відділення про те, що протягом 2016-2017 років даним суб'єктом господарювання не надавало послуг з організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта. На терміналі ТОВ «МСП Ніка-Тера» навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «навантажувальна машина-борт».
- (378) Листом від 20.12.2017 року № 2026/НК-12 ТОВ «МСП Ніка-Тера» зазначило про залежність власної господарської діяльності від МФ ДП «АМПУ», яка полягає у наданні дозволу Капітана порту на заходження судна до причалів терміналу, а також здійсненні нагляду за безпекою мореплавства в акваторії підприємства.
- (379) Вищенаведеним листом ТОВ «МСП Ніка-Тера» повідомила про можливість здійснення перевантаження вугілля на терміналі ТОВ «МСП Ніка-Тера» разом з тим, зазначивши про відсутність можливості у інших суб'єктів господарювання здійснювати експлуатацію причалів ТОВ «МСП Ніка-Тера».
- (380) Надані ТОВ «МСП Ніка-Тера» пояснення знову ж таки підтверджують відсутність вільного доступу інших суб'єктів господарювання до об'єктів портової інфраструктури, з метою виконання НРР за схемою «борт-борт».
- (381) ПАТ «Чорноморський суднобудівний завод» у наданих на адресу Відділення поясненнях (лист від 20.12.2017 року № 100/420) повідомило, що протягом 2016-2017 року ним не надавались послуги з організації НРР за схемою «борт-борт», а також зауважило на відсутності будь-якої портової діяльності. Цим же листом ПАТ «Чорноморський суднобудівний завод» вказало, що всі об'єкти, які можуть бути використані для проведення навантажувально-розвантажувальних робіт, передані в оренду.
- (382) Таким чином, можливість використання об'єктів зазначеного суб'єкта господарювання, обумовлена необхідністю укладання договорів із суб'єктами, які вже здійснюють фактичну експлуатацію причалів ПАТ «Чорноморський суднобудівний завод».
- (383) Підсумовуючи надані пояснення вказаних суб'єктів господарювання, а також, виходячи з аналізу нормативно-правової бази, якою врегульовано основи діяльності в морських портах України, слід виділити ряд адміністративних обмежень, які унеможливають вільне використання об'єктів портової інфраструктури (причалів, операційної акваторії причалів) інших, окрім МФ ДП «АМПУ», суб'єктів господарювання:

По-перше, згідно визначень, наведених у статті 1 Закону України «Про морські порти України», до об'єктів портової інфраструктури **загального користування** належать: 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.

Відповідно до положень Закону, рейд – це частина акваторії морського порту, що використовується для стоянки суден на якорі, у тому числі для ремонту суден, посадки (висадки) пасажирів, проведення вантажно-розвантажувальних робіт. При цьому, рейд, як частина акваторії морського порту, належить до об'єктів портової інфраструктури загального користування, які, у свою чергу, є **стратегічними об'єктами права державної власності**. При цьому положення статті 23 Закону України «Про морські порти України» не передбачають будь-яку зміну правового режиму використання (надання в оренду, концесію) даного об'єкту.

Відповідно до частини третьої статті 23 Закону державні стратегічні об'єкти портової інфраструктури та інше державне майно, закріплене за адміністрацією морських портів України, **належать їй на праві господарського відання. Адміністрація морських портів України володіє, користується та розпоряджається закріпленням за нею державним майном з урахуванням його цільового призначення**, а також обмежень правомочностей щодо розпорядження таким майном, визначених цим Законом, іншими законодавчими актами, її статутом.

Отже, суб'єкт господарювання, який має намір використовувати частину акваторії Миколаївського морського порту для проведення НРР, не має альтернативних варіантів одержання доступу до акваторії від інших суб'єктів господарювання, окрім МФ ДП «АМПУ».

По-друге, відповідно до частини першої статті 15 Закону України «Про морські порти України» метою утворення Адміністрації морських портів України є, зокрема, утримання та забезпечення ефективного використання державного майна, переданого їй в господарське відання, **а також забезпечення створення рівних і конкурентних умов ведення господарської діяльності та отримання послуг у морському порту**.

Причали та операційна акваторія причалів, які належать на праві господарського відання Адміністрації МФ, розташовані в межах Миколаївського морського порту. Експлуатацію таких причалів здійснюють портові оператори, які, зокрема, здійснюють обслуговування суден, які швартуються біля причалів. Разом з тим, положення законодавства у сфері функціонування морських портів України покладають саме на Адміністрацію забезпечення ефективного функціонування та використання належних їй державних об'єктів портової інфраструктури, на основі створення рівних та конкурентних умов використання таких об'єктів, зокрема, і під час доступу суб'єктів господарювання до таких об'єктів. Тобто, будь-який суб'єкт господарювання, який виявив намір здійснити власними силами та засобами НРР за схемою «борт-борт» біля причалів, що перебувають у господарському віданні МФ ДП «АМПУ», має гарантоване законодавством право на забезпечення, з боку МФ ДП «АМПУ», рівноправного доступу та використання такого об'єкту, з урахуванням положень законодавства, якими врегульовано питання експлуатації та передачі в оренду, концесії та доступу суб'єктів господарювання до таких причалів.

Натомість, положення законодавства, у частині забезпечення рівноправного доступу до об'єктів портової інфраструктури, які **не перебувають у господарському віданні МФ ДП «АМПУ»** та належать або використовуються, на інших законних підстав (без урахування положень Закону України «Про морські порти України») іншими суб'єктами господарювання, не можуть поширюватись на такі об'єкти. Таким чином, причали та операційна акваторія таких причалів, зокрема, ТОВ СП «Нібулон», ПАТ «Чорноморський суднобудівний завод» та ТОВ «МСП Ніка-Тера» не можуть розглядатись суб'єктом господарювання, як належна альтернатива у наданні послуг з доступу та використання об'єктів портової інфраструктури для проведення НРР, адже, в даному випадку,

законодавством не забезпечується право такого суб'єкта на рівноправний доступ до таких об'єктів.

Разом з тим, слід зазначити, що цільове спрямування об'єктів портової інфраструктури, які перебувають у господарському віданні, є: саме забезпечення надання портових послуг, забезпечення безпеки мореплавства, а також державного нагляду (контролю) в морському порту. Натомість, причали, які належать іншим суб'єктам господарювання, окрім Адміністрації, можуть використовуватись для здійснення інших видів діяльності, зокрема, судноремонту або ж забезпечення ведення господарської діяльності власників таких причалів, виконання вантажних робіт виключно із власними вантажами. В умовах відсутності у таких суб'єктів господарювання законодавчо визначеного обов'язку надання портових послуг, зокрема, послуг з доступу до власних об'єктів портової інфраструктури, обмежене державне регулювання щодо виконання вимог законодавства у сфері функціонування морських портів, використання причалів таких суб'єктів господарювання не може розглядатись як належна альтернатива послугам МФ ДП «АМПУ». В той же час, надані пояснення вищенаведених суб'єктів господарювання, у частині ненадання послуг з організації НРР за схемою «борт-борт» та відсутності можливості використання власних причалів іншими суб'єктами господарювання, лише засвідчують, що такі суб'єкти не можуть розглядатись не лише як повноцінні учасники ринку надання послуг з користування та доступу до об'єктів портової інфраструктури, але, навіть, як потенційні учасники такого ринку.

(384) Таким чином, територіальними (географічними) межами ринку, який досліджується, є межі акваторії Миколаївського морського порту.

6.5. Проміжок часу, стосовно якого має визначатися становище суб'єктів господарювання на ринку – часові межі

(385) 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.

(386) Відповідно до пункту 7.1. Методики часовими межами досліджуваного ринку визначено період 2016 – квітень 2019 р.р., як проміжок часу, протягом якого відповідна сукупність товарно-грошових відносин між продавцями (постачальниками, виробниками) і споживачами утворює ринок товару із сталою структурою.

(387) Отже, часовими межами ринку послуг з надання доступу до об'єктів портової інфраструктури, які належать ДП «АМПУ» на праві господарського відання, та які використовуються або можуть бути використані з метою проведення навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт», які надаються Філією, зокрема, наступним шляхом:

- використання місця для перевантаження вантажу на зовнішньому рейді порту силами та засобами генекспедитора;
- організації НРР на внутрішньому рейді порту силами та засобами клієнта;
- використання рейдового портового пункту № 2 (р-н «Дідової хати») для перевантаження вантажу силами та засобами клієнта;
- організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта;
- використання у період з 23.03.2016-27.03.2016 року причалу №12 для перевантаження зернових вантажів на т/х «ANTHEIA» за схемою «борт-борт», визначаються період 2016 – квітень 2019 р.р.

6.6. Розрахунок частки суб'єктів господарювання на ринку

(388) В силу діючих положень законодавства, а також наявних договірних відносин, на досліджуваному ринку діяльність з надання вищенаведених послуг здійснює лише ДП «АМПУ» в особі Миколаївської філії.

6.7. *Визначення потенційних конкурентів*

(389) Діючі наразі положення законодавства виключають можливість надання послуг доступу до об'єктів портової інфраструктури, які належать ДП «АМПУ» на праві господарського відання, та які використовуються або можуть бути використані з метою проведення навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт», які надаються Філією, зокрема, наступним шляхом:

- використання місця для перевантаження вантажу на зовнішньому рейді порту силами та засобами генекспедитора;
- організації НРР на внутрішньому рейді порту силами та засобами клієнта;
- використання рейдового портового пункту № 2 (р-н «Дідової хати») для перевантаження вантажу силами та засобами клієнта;
- організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта;
- використання у період з 23.03.2016-27.03.2016 року причалу №12 для перевантаження зернових вантажів на т/х «ANTHEIA» за схемою «борт-борт», іншим, окрім МФ ДП «АМПУ», суб'єктом господарювання.

6.8. *Визначення бар'єрів для вступу на ринок*

(390) Бар'єрами для вступу потенційних конкурентів на ринок є **адміністративні обмеження**, пов'язані із необхідністю отримання дозвільних документів на виділення земельних ділянок для побудови об'єктів портової інфраструктури; реєстрація та включення морського порту до Реєстру морських портів України, а також Реєстру гідротехнічних споруд морських портів України; отримання дозвільних документів на будівництво таких об'єктів портової інфраструктури, як причали, під'їзні залізничні колії та інших. Окрім того, учасник ринку має мати у користуванні акваторію, яка придатна для обслуговування морських суден та забезпечення проведення навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт». При цьому варто зазначити, що діючі наразі норми законодавства визначають, що **відведення акваторії морського порту** (надання в користування) адміністрації морських портів України здійснюється **на підставі рішення Кабінету Міністрів України**.

(391) **Економічні бар'єри** входження потенційних учасників на ринок послуг з користування та доступу до об'єктів портової інфраструктури морського порту пов'язані із необхідність купівлі або ж набуття в оренду таких об'єктів, забезпечення їх експлуатації, що передбачає вагомі матеріально-фінансові затрати для суб'єкта господарювання.

6.9. *Загальні висновки щодо визначення монопольного (домінуючого) становища Відповідача*

(392) Таким чином, за результатами дослідження, здійсненого відповідно до Методики, ДП «АМПУ» **в особі Миколаївської філії є таким**, що протягом 2016 – квітня 2019 років займало монопольне (домінуюче) становище на ринку послуг з надання доступу до об'єктів портової інфраструктури, які належать ДП «АМПУ» на праві господарського відання, та які використовуються або можуть бути використані з метою проведення навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт», в межах акваторії Миколаївського морського порту, оскільки на цьому ринку в нього не було (не має) жодного конкурента.

7. Зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку

7.1. Обставини справи, пов'язані із зловживання монопольним (домінуючим) становищем

7.1.1. Щодо обґрунтованості застосування МФ ДП «АМПУ» вартості послуг з надання доступу до об'єктів портової інфраструктури, які належать ДП «АМПУ» на праві

господарського відання, та які використовуються або можуть бути використані з метою проведення навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт», які надаються Філією шляхом організації таких робіт біля причалів силами та засобами клієнта, а також надавались з 23.03.2016-27.03.2016 року шляхом використання причалу №12 для перевантаження зернових вантажів на т/х «ANTHEIA» за схемою «борт-борт»

- (393) Як вже було зазначено вище, послуги з організації НРР за схемою «борт-борт» силами та засобами клієнта включають у себе роботи, які за своїм змістом спрямовані на забезпечення безпеки судноплавства під час їх проведення в акваторії Миколаївського морського порту, а саме: на внутрішньому та зовнішньому рейдах та операційній акваторії причалів.
- (394) Так, у своїх поясненнях, наданих, зокрема, листом від 21.10.2016 р. № 18-09/5818 Філія вказала на виконання робіт, спрямованих на організацію безпечної постановки судна, забезпечення безпеки мореплавства в зоні проведення робіт, а також виконання операцій, пов'язаних із оформленням документації та веденням обліку вантажу.
- (395) Листом від 22.09.2016 року № 18-09/5265 Відповідачем, на запит Відділення від 05.09.2016р. № 1-292/80-1266, було повідомлено, що залежно від місця (на рейдах порту або біля причалів) проведення НРР за схемою «борт-борт» силами та засобами клієнта ДП «АМПУ» в особі Миколаївської філії надаються такі види послуг:
- послуги з використання місця для перевантаження вантажу на зовнішньому рейді порту силами та засобами генекспедитора;
 - послуги по організації НРР на внутрішньому рейді порту силами та засобами клієнта;
 - послуги використання рейдового портового пункту № 2 (р-н «Дідової хати») для перевантаження вантажу силами та засобами клієнта;
 - послуги по організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта (як вказано Філією у цьому ж листі у період з 23.03.2016-27.03.2016 – послуга з використання причалу № 12 для навантаження зернових вантажів на т/х «ANTHEIA» за схемою «борт-борт»).
- (396) Вищенаведеним листом МФ ДП «АМПУ» було надано економічне обґрунтування вартості послуг по організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта.
- Так, відповідно до наказу МФ ДП «АМПУ» від 15.04.2016 року № 267 (надалі – Наказ МФ ДП «АМПУ» № 267) вартість надання таких послуг суб'єктам господарювання становила 9,70 грн./тн.
- При цьому, наказом МФ ДП «АМПУ» від 23.03.2016 року № 188 вартість послуг з використання причалу № 12 для навантаження зернових вантажів на т/х «ANTHEIA» за схемою «борт-борт» для МРП АСК «Укррічфлот» також становила 9,70 грн. за 1 тону вантажу.
- (397) Відповідно до Наказу МФ ДП «АМПУ» № 267 та Наказу МФ ДП «АМПУ» від 23.03.2016 року № 188 розрахунок вартості надання послуг по організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта у розмірі 9,70 грн./тн. проводився з урахуванням наступного:
- Вихідних даних:
- витрат на оплату праці – 105357,31 грн.;
 - плануємого обсягу вантажу за місяць – 18600,0 т;
 - середньомісячного бюджету робочого часу – 167,0 год.
- Статей витрат:
- прямі витрати на оплату праці – 30954,49 грн.;
 - інших прямих витрат (відрахування на соціальні заходи) – 6809,99 грн.;
 - загальновиробничих витрат – 6270,04 грн.;
- Адміністративного збору (29,4%) від прямих витрат на оплату праці – 9100,62 грн.;
- Планового прибутку (239,4%) – 127205,53 грн.

(398) При цьому, надані Філією розшифровки наведених вище розрахунків свідчать про наступне.

До розрахунку витрат на оплату праці віднесено витрати на оплату праці:

- Головного диспетчера, який здійснює організацію робіт щодо безпеки обробки судна;
- Заступника головного диспетчера з планування залізничних операцій, який контролює своєчасне приготування документів згідно з умовами і термінами договорів для проведення розрахунків з клієнтурою;
- Старшого диспетчера з залізничних операцій, який здійснює забезпечення цілісності документації та повноти введення до СІЗОВД даних;
- Оператора диспетчерського руху та ВРР на морському транспорті – виконує добові диспетчерські зведення, готує добові довідки переробки вантажів;
- Провідного інженера групи з обліку вантажів, який здійснює організацію та контроль за оформленням перевізних документів;
- Змінного диспетчера, який забезпечує правильне розташування судна біля причалу, заповнює судові справи з вказівкою усіх операцій, які відбуваються із судном;
- Змінного інженера групи з обліку вантажів – здійснює облік вантажів, оформлення документів та передачу до розрахункового центру;
- Начальника зміни інспекції державного портового нагляду, який здійснює у складі чергової зміни керівництво роботами по забезпеченню безпеки мореплавства на акваторії та безпечної стоянки суден в порту.

До складу загальновиробничих витрат включені витрати по службі капітана порту.

(399) Тобто, зазначене вказує на те, що основні витрати МФ ДП «АМПУ», які пов'язані із наданням послуг з організації НРР за схемою «борт-борт» силами та засобами клієнта, виникають у зв'язку з виконанням робіт, спрямованих **на забезпечення безпеки обробки судна та документального супроводження вантажних операцій.**

(400) Про той факт, що вищенаведені витрати із надання послуг з організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта відшкодовуються за рахунок відповідних портових зборів, свідчать також наступні обставини.

(401) Вимогою від 02.04.2018 року № 2-292/80-360 територіальним відділенням у МФ ДП «АМПУ» були запитані пояснення щодо вчинених працівниками Філії дій, виконаних робіт під час здійснення організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта під час розвантаження т/х «PALAIS», **тобто того судна, розвантаження якого відбулось Заявником без замовлення послуг з організації НРР за схемою «борт-борт» силами та засобами клієнта у МФ ДП «АМПУ», з приводу чого МФ ДП «АМПУ» листом від 01.06.2018 року № 18-01-02.01-3290 було надано наступні пояснення:**

- Головним диспетчером порту виконувались такі роботи: здійснювався контроль за ходом виконання вантажно-розвантажувальних робіт у відповідності із змінно-добовим планом; координація взаємодії портового оператора та берегових служб Адміністрації МФ з метою організації виробничих процесів; забезпечення контролю організації портовим оператором вантажно-розвантажувальних робіт у порту; здійснення щодобового планування обробки суден і вагонів, узгодження і затвердження змінно-добового плану. **При цьому, Філією зазначено, що вказані роботи виконуються комплексно під час обробки судна в порту і не мають встановленого хронологічного порядку.**

- Змінним диспетчером головної диспетчерської, з метою забезпечення правильного розташування судна біля причалу під час заходу та обробки вказаного судна здійснювалось: надання інформації диспетчеру портового оператора, лоцманам лоцманської служби, буксирам про підхід судна в порт; забезпечення вчасного і правильного розташування судна біля причалу згідно з змінно-добовим планом; заповнення судової справи з вказівкою усіх операцій, які відбувались з судном.

- Старшим диспетчером групи з залізничних операцій головної диспетчерської здійснювався контроль правильності оформлення та своєчасності надання документів (коносаменти, маніфести, генеральні акти, тощо) для узгодження планів завезення на вантажі експедиторами вантажовласником та портовим оператором; здійснення

оперативного контролю правильності введення до СІЗОВД даних відповідно до узгоджених планів завезення.

При цьому, Філією знову ж таки було наголошено, що зазначені роботи виконуються комплексно під час заходу та обробки судна в порт і не мають встановленого хронологічного порядку. Разом з тим, Філією було надано копії документів, які підтверджують виконання таких робіт, зокрема, документів з судової справи, копії вантажних документів, план підходу та відходу суден, роздруківки з СІЗОВД.

- Змінним інженером групи з обліку вантажів головної диспетчерської здійснювалися наступні роботи під час заходу та обробки судна т/х «PALAIS» у квітні 2016 року: ведення обліку вантажу, що переробляються в порту в СІЗОВД; здійснення контролю правильності оформлення та своєчасності надання документів на вантажі експедиторами вантажовласників та портовими операторами; оформлення транспортних документів на вантажі, що обробляються в порту; надання до розрахункового центру документів для проведення розрахунків з клієнтом. В той же час, Філією зазначено, **що такі роботи виконуються комплексно під час заходу та обробки судна в порт і не мають встановленого хронологічного порядку.** Тобто, дані роботи виконуються МФ ДП «АМПУ» завжди (в будь-якому випадку) при здійсненні вантажно-розвантажувальних операцій на судні незалежно від обраної схеми виконання таких робіт.

- Начальником зміни Інспекції державного портового нагляду служби капітана порту здійснювалось керівництво роботами по забезпеченню безпеки мореплавства на акваторії та безпечної стоянки судна в порту, а також регламентування по узгодженню з диспетчером порту рух суден в порту. **При цьому, знову ж таки, Відповідачем було вказано, що перелічені роботи виконуються комплексно під час заходу та обробки судна в порту.**

- Оператором диспетчерської руху та ВРР на морському транспорті головної диспетчерської здійснювалися наступні роботи: виконання диспетчерських добових та позмінних зведень; підготовка щодобових довідок про обсяги переробки вантажів. **За інформацією Філії такі роботи виконуються комплексно під час заходу та обробки судна в порт і не мають встановленого хронологічного порядку.**

- Змінним інженером групи з обліку вантажів головної диспетчерської здійснювався контроль правильності оформлення та своєчасності надання документів на вантажі експедиторами вантажовласників та портовим оператором; провідним інженером групи з обліку вантажів головної диспетчерської здійснювався контроль ведення обліку, повноти інформації, що вноситься до СІЗОВД.

(402) Також, з метою дослідження обґрунтованості вартості та технологічної необхідності отримання та замовлення послуг з організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта, територіальним відділенням у Відповідача були запитані пояснення щодо виконаних робіт **по відношенню до суден та плавзасобів МРП АСК «Укррічфлот», які залучались до проведення робіт НРР при розвантаженні судна «PALAIS» у квітні 2016 року.**

(403) Листом від 01.06.2018 року № 18-01-02.01-3290 Відповідач детально розкрив перелік робіт, які ним виконувались, з метою забезпечення безпеки та надання послуг з організації НРР за схемою «борт-борт» **по відношенню до суден Заявника, тобто буксирів «Ернст Кренкель», «В. Бонивур», «Могучий», барж «П 4001», «П 4002», Н/С-3128, Н/С-3210, плавкранів КПЛ-117, КПЛ-108, залучених до безпосереднього виконання робіт із розвантаження т/х «PALAIS», а саме: роботи із забезпечення безпечної обробки суден та плавзасобів; із забезпечення правильного розташування суден та плавзасобів біля причалу; забезпечення цілісності документації та повноти введення інформації до СІЗОВД; здійснення обліку вантажу; оформлення документів; забезпечення безпеки мореплавства; оформлення диспетчерських добових зведень; довідок; контролю із оформлення перевізних документів; ведення обліку, тобто тих робіт, про які неодноразово повідомляло МФ ДП «АМПУ» та витрати на виконання яких включені Філією до розрахованої вартості (9,70 грн. за 1 тону) надання послуг, які МФ ДП «АМПУ» визначає, як послуги з організації НРР біля причалів силами та засобами клієнта.**

- (404) При цьому, зазначений Відповідачем перелік робіт є аналогічним переліку робіт, які виконувались Філією по відношенню до судна, яке було розвантажено вищенаведеними плавзасобами Заявника – т/х «PALAIS». Таким чином, територіальне відділення доходить висновку, що МФ ДП «АМПУ» виконуються роботи, спрямовані на забезпечення безпеки судноплавства, проведення навантажувально-розвантажувальних робіт, а також забезпечення процесу оформлення пов'язаних із цим документів, по відношенню як до суден, які планується розвантажити за схемою «борт-борт», так і до суден, за допомогою яких виконуються роботи з перевантаження (плавкрани) та суден, на які розвантажуються вантажі (баржі).
- (405) Разом з тим, як свідчать надані МФ ДП «АМПУ» пояснення, оплата витрат, пов'язаних із виконанням вищенаведених робіт, покладається саме на МРП АСК «Укррічфлот», як на суб'єкта господарювання, який проводить навантажувально-розвантажувальні операції, та, на думку Відповідача, виступає не лише власником суден, але й портовим оператором. В той же час, до судновласників (морських агентів) суден, за якими проводяться НРР, жодних вимог щодо оплати додаткових послуг не висувається, не зважаючи на те. Що фактичні дії МФ ДП «АМПУ» щодо таких суден є аналогічними діям щодо суден, які залучені для виконання НРР.
- (406) З метою об'єктивного дослідження даного твердження, територіальним відділенням були запитані пояснення у Відповідача щодо виконання робіт із забезпечення безпеки судноплавства при проведенні НРР т/х «LEVANTES», розвантаження якого, внаслідок неправомірної відмови МФ ДП «АМПУ» у наданні доступу до акваторії порту суднам Заявника, виконувались 04.08.2016 року безпосередньо на причалі № 11 портовим оператором – ТОВ «СІК», тобто за схемою «судно-причал».
- (407) Листом від 01.06.2018р. № 18-01-02.01-3290 МФ ДП «АМПУ» навело перелік робіт, здійснених Філією під час проведення ТОВ «СІК» НРР за т/х «LEVANTES», а саме:
- З метою безпечної обробки судна, Головним диспетчером здійснювався контроль за ходом виконання вантажно-розвантажувальних робіт у відповідності із змінно-добовим планом; координація взаємодії портового оператора та берегових служб Адміністрації МФ з метою організації виробничих процесів; забезпечення контролю організації портовим оператором вантажно-розвантажувальних робіт у порту; здійснення щодобового планування обробки суден і вагонів, узгодження і затвердження змінно-добового плану;
 - Змінним диспетчером головної диспетчерської під час заходу та обробки вказаного судна здійснювалось: надання інформації диспетчеру портового оператора, лоцманам лоцманської служби, буксирам про підхід судна в порт; забезпечення вчасного і правильного розташування судна біля причалу згідно з змінно-добовим планом; заповнення судової справи з вказівкою усіх операцій, які відбувались з судном.
 - Старшим диспетчером групи з залізничних операцій головної диспетчерської здійснювався контроль правильності оформлення та своєчасності надання документів (коносаменти, маніфести, генеральні акти, тощо) для узгодження планів завезення на вантажі експедиторами вантажовласником та портовим оператором; здійснення оперативного контролю правильності введення до СІЗОВД даних відповідно до узгоджених планів завезення.
 - Змінним інженером групи з обліку вантажів головної диспетчерської здійснювалось ведення обліку вантажу, що переробляються в порту в СІЗОВД; здійснення контролю правильності оформлення та своєчасності надання документів на вантажі експедиторами вантажовласників та портовими операторами; оформлення транспортних документів на вантажі, що обробляються в порту; надання до розрахункового центру документів для проведення розрахунків з клієнтом.
 - З метою забезпечення безпеки мореплавства при заході судна та його обробки, начальником зміни Інспекції державного портового нагляду служби капітана порту здійснювалось керівництво роботами по забезпеченню безпеки мореплавства на акваторії та безпечної стоянки судна в порту, а також регламентування по узгодженню з диспетчером порту рух суден в порту.

- Оператором диспетчерської руху та ВРР на морському транспорті головної диспетчерської здійснювалися наступні роботи: виконання диспетчерських добових та позмінних зведень; підготовка щодобових довідок про обсяги переробки вантажів.
- З метою виконання робіт, пов'язаних із організацією та контролем за оформленням перевізних документів, змінним інженером групи з обліку вантажів головної диспетчерської здійснювався контроль правильності оформлення та своєчасності надання документів на вантажі експедиторами вантажовласників та портовим оператором; провідним інженером групи з обліку вантажів головної диспетчерської здійснювався контроль ведення обліку, повноти інформації, що вноситься до СІЗОВД.
- (408) Отже, даний перелік робіт засвідчує їх повну ідентичність тим роботам, які включені МФ ДП «АМПУ» до вартості робіт по організації НРР на т/х «PALAIS» за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта, при цьому, судновласником т/х «LEVANTES» або ж портовим оператором – ТОВ «СІК» не замовлялись та не оплачувались такі роботи (послуги) додатково. ТОВ «СІК», як портовий оператор, використовує причал № 11 Миколаївського морського порту на підставі договору про встановлення сервітуту № 9-А від 10.07.2013р. (надалі – Договір про встановлення сервітуту), копія якого була надана Відділенню листом від 02.11.2016р. № 1457.
- (409) Відповідно до статті 2 Договору про встановлення сервітуту, сервітутом забезпечено можливість ТОВ «СІК» здійснювати НРР через причал з використанням причальної інфраструктури.
- (410) Статтею 5 даного Договору сервітуту передбачено, що плата за користування сервітутом стягується лише за період фактичного використання причалу та його інфраструктурних об'єктів (портальні крани, конвеєри тощо).
- (411) При цьому, листом від 02.11.2016р. № 1457 ТОВ «СІК», на запит територіального відділення від 07.10.2016р. № 1-292/80-1448/1, повідомило, що у 2016 році ним та його клієнтами не замовлялись у МФ ДП «АМПУ» послуги із організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта, **так як потреби в даних послугах не виникало.**
- (412) Як вказує, власне, МФ ДП «АМПУ» (лист від 21.10.2016 року № 18-09/5818), організація НРР за схемами: вагон-судно, судно-склад, судно-автомашина на причалах Миколаївського морського порту, які використовуються портовим оператором на підставі укладених договорів (оренди, концесії, спільної діяльності та ін.) відповідно до законодавства, здійснюється портовим оператором **самостійно.** У цьому ж листі Відповідач вказує, що портові оператори свою діяльність з організації НРР врегульовують на власний розсуд без участі Адміністрації МФ.
- (413) Таким чином, ТОВ «СІК», здійснюючи НРР на причалі № 11 Миколаївського морського порту, зокрема, робіт із розвантаження т/х «LEVANTES», не сплачував будь-яких додаткових коштів на користь Адміністрації МФ **за організацією таких робіт.** Разом з тим, виходячи із вищенаведених фактичних обставин, з'ясованих Відділенням, МФ ДП «АМПУ» по відношенню до **забезпечення проведення НРР на зазначеному судні було здійснено аналогічний комплекс робіт,** які виконувались при здійсненні НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта на т/х «PALAIS» (тобто судна, за організацію НРР за яким Відповідач вимагав від Заявника оплати зазначених послуг).
- (414) Плата за користування об'єктами портової інфраструктури, у тому числі акваторією порту, операційною акваторією причалу, причалом та його інфраструктурою, визначається, виходячи із положень та вимог статті 22 Закону України «Про морські порти України» та Порядку справляння портових зборів, при цьому додаткова оплата послуг за користування акваторією причалу зазначеними нормативно-правовими актами не передбачена. В той же час, як було з'ясовано територіальним відділенням, власниками суден або ж їх судовими агентами оплачуються відповідні портові збори, які, згідно вимог законодавства, мають покривати витрати Адміністрації МФ на виконання вищенаведених робіт.
- (415) Крім того, відповідно до пункту 1.1.1. Договору про взаємодію, ДП «АМПУ» забезпечує надання Заявнику послуг суднам на підходах і безпосередньо в акваторії морського порту

для їх безпечного судноплавства, маневрування та стоянки. Згідно пункту 1.1.2. предметом даного Договору є порядок надання (виконання) адміністрацією порту суднозаходу за плату послуг (робіт) при обслуговуванні суден Морським агентом в морських портах України, а також врегулювання порядку нарахування та оплати портових зборів та інших послуг (робіт), наданих (виконаних) адміністрацією порту судно заходу та організація інформаційного забезпечення під час приходу, перебування та виходу судна із морського порту.

- (416)** На виконання предмету Договору про взаємодію до обов'язків ДП «АМПУ» в особі Миколаївської філії порту, як адміністрації порту суднозаходу належить забезпечення безпеки судноплавства в акваторії морського порту та надання дозволу на вхід/вихід/перешвартування суден в/з акваторії морського порту та інше, про що зазначено у пункті 2.1.1. цього Договору.

Пунктом 2.1.2. Договору про взаємодію передбачено обов'язок ДП «АМПУ» в особі Миколаївської філії забезпечити безпеку судноплавства в акваторії морського порту та надання дозволу на вхід/вихід/перешвартування суден в/з акваторії морського порту.

- (417)** Тарифи на послуги, порядок розрахунку, визначені розділом 3 Договору про взаємодію, згідно пункту 3.1. якого: ставки портових зборів визначаються відповідно до Наказу Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 № 316, яким затверджено Порядок справляння портових зборів. Оплата портових зборів, що надійшли від судновласника (фрагтувальника), здійснюється Морським агентом до виходу судна з морського порту на рахунок адміністрації порту суднозаходу у доларах США по суднам під державним прапором і у національній валюті по суднам під Державним Прапором України на підставі рахунків, виставлених адміністрацією порту суднозаходу.

- (418)** Отже, забезпечення виконання ДП «АМПУ» в особі Миколаївської філії робіт, спрямованих на організацію безпечного судноплавства в акваторії Миколаївського морського порту здійснюється в рамках реалізації вищенаведених положень Договору та сплачується за рахунок портових зборів.

- (419)** Таким чином, територіальне відділення щодо обґрунтованості надання МФ ДП «АМПУ» послуг з надання доступу до об'єктів портової інфраструктури, які належать ДП «АМПУ» на праві господарського відання, та які використовуються або можуть бути використані з метою проведення навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт», які надаються Філією шляхом організації таких робіт біля причалів силами та засобами клієнта доходить наступних висновків:

- фактичні роботи, витрати на які були закладені МФ ДП «АМПУ» у вартість послуг по організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта, виконуються Філією незалежно від обраного вантажовласником (його агентом) способу проведення НРР (як біля причалу за схемою «борт-борт», так і за схемою «судно-причал»);

- за виконання вищенаведених робіт, які, головним чином, пов'язані із забезпеченням безпеки судноплавства, диспетчерських функцій та функцій із обліку вантажів, за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта, МФ ДП «АМПУ» вимагає їх додаткової оплати, у вигляді послуг по організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта (у період з 23.03.2016-27.03.2016 року – використання причалу № 12 для навантаження зернових вантажів на т/х «ANTHEIA» за схемою «борт-борт»), в той час, коли при здійсненні розвантаження судна за класичною схемою (судно-причал) Філією не висуваються вимоги щодо оплати таких робіт портовим оператором, судновласником або ж іншими суб'єктами господарювання;

- витрати на забезпечення безпеки судноплавства та використання причалів компенсуються за рахунок коштів від корабельного та причального зборів, які були оплачені, як судовим агентом суден, які планувались до розвантаження за схемою «борт-борт», так і Заявником, як власником суден, які були залучені до розвантаження морських суден у порту;

- обставини, встановлені територіальним відділенням, зокрема, які стосуються суті та характеру робіт, які виконуються МФ ДП «АМПУ» при наданні послуг по організації НРР за схемою «борт-борт» силами та засобами клієнта, не підтверджують необхідності їх виділення в окрему послугу, а навпаки, засвідчують необхідність їх фактичного виконання в силу вимог законодавства, яким врегульовані взаємовідносини в сфері обслуговування суден та проведення НРР у морських портах України.
- (420) Як вже було зазначено, оплата послуг по організації НРР за схемою «борт-борт» залежить від кількості перевантаженого вантажу та визначена МФ ДП «АМПУ» у розмірі 9,70 грн./тн. **Дана вартість послуг не відповідає економічній суті фактичних робіт, які виконуються Філією, у зв'язку з наступним.**
- (421) Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 16 «Витрати», затверджене наказом Міністерства фінансів України від 31.12.1999 № 318 (надалі – П(С)БО 16), надає визначення наступним термінам:
- **елемент витрат – сукупність економічно однорідних витрат;**
 - **прямі витрати – витрати, що можуть бути віднесені безпосередньо до конкретного об'єкта витрат економічно доцільним шляхом;**
 - **об'єкт витрат – продукція, роботи, послуги або вид діяльності підприємства, які потребують визначення пов'язаних з їх виробництвом (виконанням) витрат.**
- (422) Пункт 5 П(С)БО 16 визначає, що витрати відображаються в бухгалтерському обліку одночасно зі зменшенням активів або збільшенням зобов'язань.
- (423) Пунктом 6 П(С)БО 16 витратами звітного періоду визнаються або зменшення активів, або збільшення зобов'язань, що призводить до зменшення власного капіталу підприємства (за винятком зменшення капіталу внаслідок його вилучення або розподілу власниками), за умови, що ці витрати можуть бути достовірно оцінені.
- (424) Відповідно до пункту 7 П(С)БО 16 витрати визнаються **витратами певного періоду одночасно з визнанням доходу, для отримання якого вони здійснені.** Витрати, які неможливо прямо пов'язати з доходом певного періоду, відображаються у складі витрат того звітного періоду, в якому вони були здійснені.
- (425) Згідно пункту 11 П(С)БО 16 собівартість реалізованої продукції (робіт, послуг) складається з виробничої собівартості продукції (робіт, послуг), яка була реалізована протягом звітного періоду, нерозподілених постійних загальновиробничих витрат та наднормативних виробничих витрат.
- (426) Отже, відповідно до наведених положень П(С)БО 16, витрати мають відображати зменшення активів підприємства, які спрямовані на досягнення доходу від виробництва чи реалізації продукції, робіт, послуг. При цьому, витрати суб'єкта господарювання мають бути достовірно оцінені та віднесені до конкретного об'єкту витрат.
- (427) Як зазначено вище, листом від 22.09.2016 року № 18-09/5265 Відповідачем було надано економічне обґрунтування вартості **послуг по організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта, а саме: калькуляцію вартості таких послуг із зазначенням переліку статей витрат**, яка затверджена Наказом МФ ДП «АМПУ» № 267. Вартість надання таких послуг суб'єктам господарювання становила 9,70 грн./тн.
- (428) Судячи із наданої Відповідачем калькуляції, однією із основних статей витрат, які визначають кінцеву вартість послуг, є прямі витрати на оплату праці працівників МФ ДП «АМПУ», які задіяні у виконанні робіт.
- (429) Кінцева вартість наданих послуг була скорегована Відповідачем на обсяг запланованого для перевантаження вантажу за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта в обсязі 18600 т на місяць.
- (430) Так, відповідно до наданих Філією даних, вартість послуг становила: виробнича собівартість (44034,52 грн.) + адміністративні витрати (9100,62 грн.) + плановий прибуток (127 205,53 грн.) = 180 340,15 грн.
Кінцева вартість послуг з урахуванням кількості запланованого до перевантаження вантажу за схемою «борт-борт» біля причалу силами та засобами клієнта визначена

Філією, як: вартість послуг (180 340, 15 грн.)/плануєми́й обсяг вантажу для НРР за схемою борт-борт (18 600 т) = 9,6957 = 9,70 грн. за 1 тону.

- (431) Отже, здійснений Відповідачем розрахунок свідчить про залежність його витрат від обсягів вантажу, операції за яким здійснюються силами та засобами клієнта за схемою «борт-борт» біля причалів Миколаївського морського порту. Аналогічним чином Філією було проведено розрахунок вартості послуг з використання причалу № 12 для навантаження Заявником т/х «ANTEIA», який затверджено наказом МФ ДП «АМПУ» від 23.03.2016 року № 188.
- (432) В той же час, як свідчать надані Відповідачем розшифровки (лист від 22.09.2016 року № 18-09/5265), до розрахунку витрат на оплату праці віднесено витрати на оплату праці працівників, які задіяні у виконанні робіт, спрямованих на надання послуг по організації НРР за схемою «борт-борт» силами та засобами клієнта, а саме:
- Головного диспетчера, який здійснює організацію робіт щодо безпечної обробки судна. За розрахунками Відповідача витрати праці даної особи на 1 судову партію становлять 1 годину, що у вартісному виразі становить 131,50 грн.;
 - Заступника головного диспетчера з планування залізничних операцій, який контролює своєчасне приготування документів згідно з умовами і термінами договорів для проведення розрахунків з клієнтурою. Розрахунки Філії свідчать, що витрати праці даного працівника на 1 судову партію становлять 5 годин, що у вартісному виразі становить 547,06 грн.;
 - Старшого диспетчера з залізничних операцій, який здійснює забезпечення цілісності документації та повноти введення до СІЗОВД даних. За розрахунками Відповідача, витрати праці даного працівника на виконання таких робіт становлять 4 години, що складає 291,83 грн.;
 - Оператора диспетчерського руху та ВРР на морському транспорті – виконує добові диспетчерські зведення, готує добові довідки переробки вантажів. Розрахунки Філії свідчать, що витрати праці даного працівника на 1 судову партію становлять 6 годин, що у вартісному виразі становить 224,70 грн.;
 - Провідного інженера групи з обліку вантажів, який здійснює організацію та контроль за оформленням перевізних документів. За розрахунками Відповідача витрати праці даної особи на 1 судову партію становлять 5 годин, що у вартісному виразі складає 300,31 грн.;
 - Змінного диспетчера, який забезпечує правильне розташування судна біля причалу, заповнює судові справи з вказівкою усіх операцій, які відбуваються із судном. Розрахунки Філії свідчать, що витрати праці даного працівника на 1 судову партію становлять 30 годин, що у вартісному виразі складає 2 263,30 грн.;
 - Змінного інженера групи з обліку вантажів – здійснює облік вантажів, оформлення документів та передачу до розрахункового центру. За розрахунками Відповідача, витрати праці даного працівника на виконання таких робіт становлять 4 години, що складає 227,66 грн.;
 - Начальника зміни інспекції державного портового нагляду, який здійснює у складі чергової зміни керівництво роботами по забезпеченню безпеки мореплавства на акваторії та безпечної стоянки суден в порту. Розрахунки Філії свідчать, що витрати праці даного працівника на 1 судову партію становлять 5 годин, що у вартісному виразі складає 435,71 грн.
- (433) Загальні витрати по заробітній платі за місяць складають 30 954,49 грн., що становить 70,3 % від загальної виробничої собівартості послуг.
- (434) Розрахунок витрат праці Філія проводила виходячи із:
- місячного бюджету робочого часу – 167 год;
 - планованого обсягу перевантаження тон на місяць – 18 600 т;
 - запланованої кількості суден в місяць – 7 од.;
 - судової партії вантажу, тон/судно – 3000,0 т.
- (435) Виходячи із наданої Відповідачем листом від 01.06.2018 року № 18-01-02.01-3290 розшифровки робіт, які виконуються працівниками Філії при наданні послуг по організації НРР біля причалів силами та засобами клієнта, на прикладі т/х «PALAIS» (рахунок № 25282647 від 20.04.2016 року було виставлено Філією на адресу МРП АСК

«Укррічфлот» на 91 007,34 грн.), територіальним відділенням не було встановлено робіт, виконання яких обґрунтовано залежало б від обсягу перевантаження вантажів за схемою «борт-борт» силами та засобами МРП АСК «Укррічфлот».

- (436) У відповідь на запитання Відділення щодо причин залежності вартості зазначених послуг від кількості перевантаженого за схемою «борт-борт» вантажу (вимога про надання інформації від 05.09.2016р. № 1-292/80-1266), Філія листом від 22.09.2016р. № 18-09/5265 повідомила, що характеристикою діяльності морського порту є **кількість перевантаженого вантажу, який вимірюється в тонах, тому вартість послуг, які надаються в порту та пов'язані з перевалкою вантажів, розраховані за 1 тону.** Умовами про предмет у господарських договорах щодо взаємодії сторін під час агентування суден у морських портах України (в даному випадку послуг по організації НРР за схемою «борт-борт») визначено найменування та кількість вантажу.
- (437) Надана відповідь МФ ДП «АМПУ» лише підтверджує, що обсяг виконаних працівниками Філії робіт та понесених, у зв'язку з цим витрат не залежить від економічних чинників, а визначається на розсуд Філії. Посилання Відповідача на положення укладених договорів про взаємодію під час агентування суден є також недоречним. Так, договір від 09.03.2016р. № 44-П-АМПУ-16, який укладено ДП «АМПУ» з МРП АСК «Укррічфлот», не містить виключних положень щодо залежності вартості наданих послуг від кількості вантажу, яке перевозить судно або за яким планується здійснення НРР.
- (438) Таким чином, наведені обставини лише підтверджують відсутність правомірних підстав для запровадження МФ ДП «АМПУ» послуг по організації НРР за схемою «борт-борт» силами та засобами клієнта біля причалу, до складу яких входять роботи, оплачені портовими зборами.

7.1.2. Щодо обґрунтованості застосування МФ ДП «АМПУ» вартості послуг з надання доступу до об'єктів портової інфраструктури, які належать ДП «АМПУ» на праві господарського відання, та які використовуються або можуть бути використані з метою проведення навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт», які надаються Філією шляхом: використання місця для перевантаження вантажу на зовнішньому рейді порту силами та засобами генекспедитора; надання послуг по організації НРР на внутрішньому рейді порту силами та засобами клієнта; надання послуг з використання рейдового портового пункту № 2 (р-н «Дідової хати») для перевантаження вантажу силами та засобами клієнта

- (439) Територіальним відділенням було з'ясовано, що суб'єкт господарювання може здійснювати НРР за схемою «борт-борт» не лише біля причалів Миколаївського морського порту, використовуючи при цьому операційну акваторію причалу та власне сам причал, але й провести такі роботи на рейдах порту, використовуючи при цьому, в якості об'єктів портової інфраструктури лише акваторію Миколаївського морського порту. Листом від 22.09.2016 року № 18-09/5265 Відповідачем було повідомлено, що з цією метою суб'єктам господарювання Адміністрацією МФ надаються послуги з використання місця для перевантаження вантажу на зовнішньому рейді порту силами та засобами генекспедитора, послуги по організації НРР на внутрішньому рейді порту силами та засобами клієнта та послуги використання рейдового портового пункту № 2 (р-н «Дідової хати») для перевантаження вантажу силами та засобами клієнта.
- (440) Досліджуючи правомірність надання таких послуг, територіальне відділення дійшло висновку, що роботи, які виконуються Філією з метою надання таких послуг замовникам, фактично сплачуються за рахунок портових зборів, **а отже, не можуть бути виділені Філією в окремий вид послуг, які потребують додаткової оплати.**
- (441) Листом від 23.05.2018р. № 18-01-02.01-3172 МФ ДП «АМПУ», у відповідь на питання Відділення щодо нормативно-правового обґрунтування запровадження **послуг з використання місця для перевантаження вантажу на зовнішньому рейді порту силами та засобами генекспедитора** (надалі – послуги з використання місця на

зовнішньому рейді) (вимога про надання інформації від 02.04.2018р. № 2-292/80-360), з посиланням на положення Закону України «Про морські порти України», зазначило, що безпечну експлуатацію рейдів має забезпечувати саме МФ ДП «АМПУ».

- (442) Цим же листом з приводу зазначеного МФ ДП «АМПУ» вказала, що технічна експлуатація гідротехнічних споруд – це комплекс технічних заходів, які забезпечують використання споруди у відповідності до функціональних призначень у зазначений термін експлуатації. Відповідно до частини першої статті 19 Закону України «Про морські порти України» у морських портах надаються послуги з обслуговування суден, здійснення операцій з вантажами, у тому числі проведення вантажно-розвантажувальних робіт, послуги з обслуговування пасажирів та інші послуги, передбачені законодавством. Як вказує Відповідач, згідно цієї норми законом чітко розрізняють: послуги з обслуговування суден, послуги здійснення операцій з вантажами, у тому числі проведення навантажувально-розвантажувальних робіт. Послуги з обслуговування суден, в тому числі під час використання рейду для стоянки суден, включають в себе послуги у складі портових зборів (корабельний, причальний, якірний, каналний, маяковий, адміністративний та санітарний). **Тобто, ці послуги надаються суб'єктам господарювання - судновласникам, які споживають та оплачують такі послуги.**

Натомість, як стверджує МФ ДП «АМПУ», послуги, пов'язані зі здійсненням операцій з вантажами, мають інший характер, надаються портовим операторам та не пов'язані з портовими зборами. **Портові збори по своїй суті не включають в себе оплату послуг з організації та проведення навантажувально-розвантажувальних робіт, які надаються портовим операторам.**

Портовий оператор, який здійснює свою діяльність у морському порту, для здійснення навантажувально-розвантажувальних робіт може використовувати як власне, так і державне майно.

Акваторія Миколаївського морського порту є державним нерухомим майном, закріпленим за ДП «АМПУ» на праві господарського відання відповідно до постанови КМУ від 03.06.2013 № 406, за умови недопущення передачі її або її частин іншим суб'єктам господарювання.

- (443) Посилаючись на положення статті 15, 18 та 21 Закону України «Про морські порти України», Відповідач зазначає, що суб'єкт господарювання може поєднувати діяльність судновласника та портового оператора. **Тобто, суб'єкт і експлуатує судна, і здійснює у морському порту операції з вантажами, в т.ч. за допомогою своїх суден.**

Використання акваторії виключно для цілей судноплавства охоплюється послугами у складі портових зборів. Проте проведення навантажувально-розвантажувальних робіт на зовнішньому рейді порту є **використання акваторії суб'єктом господарювання не з метою судноплавства.** В такому випадку, на думку МФ ДП «АМПУ», первинне значення для суб'єкта господарювання має майнова складова, яка дозволяє йому здійснити вантажні операції та отримати прибуток. В цьому разі до складу майна входять не лише його власні засоби (судна-буксири, судна-баржі, судна-плавкрани), а також майнові права на використання акваторії – безпечного місця водного простору, на якому можна буде розташувати засоби суб'єкта та здійснити вантажні операції. Саме для подібних цілей існує послуга з використання місця для перевантаження вантажу на зовнішньому рейді порту силами та засобами генекспедитора.

- (444) У своїх поясненнях МФ ДП «АМПУ» звертає увагу Відділення на те, що ключове значення у цьому питанні має визначення правової підстави користування акваторією. Послуги у складі портових зборів, зокрема, корабельного, наділяють суб'єкта **лише правом використовувати акваторію для цілей судноплавства** (тобто вільний рух водним шляхом з одного пункту до іншого). Для цілей проведення навантажувально-розвантажувальних робіт суб'єкт **також має отримати правову підставу користування чужим майном - акваторією.** В даному випадку, це відбувається шляхом надання послуги з надання місця на зовнішньому рейді.

- (445) Наведені пояснення, на думку МФ ДП «АМПУ», обґрунтовують необхідність замовлення портовими операторами зазначених послуг. Пояснення аналогічного змісту були надані Філією листом від 24.05.2018 р. № 18-01-02.01-3215, з приводу правомірності надання

послуг по організації НРР на внутрішньому рейді порту силами та засобами клієнта (надалі – послуги по організації НРР на внутрішньому рейді), а також листом від 29.05.2018 р. № 18-01-02.01-3263, з приводу правомірності надання послуг по використанню рейдового портового пункту № 2 (р-н «Дідової хати») для перевантаження вантажу силами та засобами клієнта (надалі – послуги з використання рейдового портового пункту № 2).

- (446) Таким чином, наведені пояснення Відповідача є аналогічними тим поясненням, які були ним надані з приводу правомірності запровадження послуг по організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта, та головним чином свідчать про наступне:
- МФ ДП «АМПУ» стверджує, що використання акваторії виключно для цілей судноплавства охоплюється послугами у складі портових зборів;
 - проведення НРР на рейдах порту не належить до цілей судноплавства, а отже, такі цілі суб'єкта господарювання мають бути підкріплені відповідними правовими підставами використання чужого майна саме з метою проведення НРР, для цього Філією і було запроваджено послуги з використання місця на зовнішньому рейді, на внутрішньому рейді та рейдового портового пункту № 2.
- (447) Листом від 23.05.2018р. № 18-01-02.01.-3172 МФ ДП «АМПУ», на запит територіального відділення від 02.04.2018р. № 2-292/80-360, було надано копії розрахунків та наказів Філії, якими затверджена вартість надання послуг з використання місця на зовнішньому рейді, що діяла протягом 2016-поточного періоду 2018 років.
- (448) Наказом від 04.12.2015 року № 870 МФ ДП «АМПУ» з 01.01.2016 року було введено в дію ціни на послуги з використання місця на зовнішньому рейді у розмірі: 1,0 грн./т – за обсяг вантажу від 0 до 300 000 т; 0,50 грн./т – за обсяг вантажу від 301 000 т та більше.
- (449) Відповідно до наданих вищенаведеним листом розрахунків, розмір плати на послуги формувався з урахуванням наступного:
- Планової кількості вантажу на 2016 рік – 1 300 000 т;
 - Собівартості 1 год. роботи л/к «Сакен» - 2 343,90 грн.;
 - Часу роботи л/к «Сакен» - 36 год/рік;
- Витрат:
- Прямих витрат на оплату праці, а саме працівників:
- диспетчерської – 21 421,10 грн.;
 - служби капітана порту – 154 966,12 грн.;
 - відділу обліку руху вантажів – 16 303,35 грн.;
 - відділу морської безпеки – 2 447,42 грн.
- Інших прямих витрат:
- відрахування на соціальні заходи – 72 845,01 грн.;
 - інші (послуги л/к «Сакен» - морське патрулювання) – 84 380,40 грн.;
- Постійні загальновиробничі витрати – 110 444,46 грн.
Адміністративні витрати (37,1%) – 72 396,19 грн.
Повна собівартість послуг з використання місця на зовнішньому рейді:
- за перевантаження від 0 до 300 000 т вантажу – 0,41 грн. за 1 т;
 - за перевантаження від 300 001 т та більше – 0,21 грн. за 1 т;
- Плановий прибуток (143 %) – 765 341,79 грн.;
- Повна вартість послуг, без ПДВ:
- за перевантаження від 0 до 300 000 т вантажу – 0,41 грн. за 1 т;
 - за перевантаження від 300 001 т та більше – 0,21 грн. за 1 т.
- (450) З метою визначення факторів та чинників, які впливали на формування вищенаведеної вартості послуг та віднесення Адміністрацією МФ понесених витрат на виконання робіт, пов'язаних із наданням вищенаведених послуг, територіальним відділенням були досліджені надані Відповідачем розшифровки витрат та перелік робіт, які виконуються працівниками Філії.

- (451) Так, відповідно до наданих Відповідачем даних, до розрахунку витрат на оплату праці включені витрати на оплату праці змінного диспетчера (1 год); змінного диспетчера групи обліку вантажів (1 год на 1 суднову партію); інспектора ПН (11 год на 1 суднову партію) та заступника начальника служби морської безпеки (3 год).
- (452) Наказом від 05.12.2016 року № 989 МФ ДП «АМПУ» з 01.01.2017 року було введено в дію ціни на послуги з використання місця на зовнішньому рейді у розмірі: 1,05 грн./т – за обсяг вантажу від 0 до 300 000 т; 0,53 грн./т – за обсяг вантажу від 300 000 т та більше.
- (453) Виходячи із наданих Філією розрахунків та розшифровок, структура витрат, які визначають вартість послуг з використання місця на зовнішньому рейді, залишилась незмінною, проте суттєвого підвищення зазнала кожна із статей витрат. В той же час, проведений Філією розрахунок вартості послуг на 2017 рік базувався на тих же вихідних даних щодо обсягів вантажів, які планують перевантажити суб'єкти господарювання (1 300 000 т) та часу роботи катеру морського патрулювання л/к «Сакен».
- (454) Вартість послуг, яка діяла з 01.01.2018 року по травень 2018 року, була затверджена наказом МФ ДП «АМПУ» від 11.12.2017 року № 1272 та становила: 1,10 грн./т – за обсяг вантажу від 0 до 300 000 т; 0,55 грн./т – за обсяг вантажу від 300 000 т та більше, а надані Філією розрахунки підтверджують аналогічні із попередніми розрахунками структуру витрат та величини вихідних даних, які застосовуються Філією для визначення кінцевої вартості послуг.
- (455) Листом від 24.05.2018 року № 18-01-02.01-3215 МФ ДП «АМПУ» надало економічні розрахунки, розшифровки та відповідні пояснення щодо визначення розміру плати за надання **послуг з використання місця на внутрішньому рейді**.
- (456) Відповідно до наданих Філією пояснень, Наказом від 04.12.2015 року № 870 МФ ДП «АМПУ» з 01.01.2016 року було введено в дію ціни на послуги з використання місця на внутрішньому рейді у розмірі 9,70 грн. за 1 тону вантажу.
- (457) Відповідно до Наказу від 05.12.2016 року № 989 МФ ДП «АМПУ», з 01.01.2017 року ціна надання такої послуги становила 9,85 грн. за 1 тону вантажу.
- (458) Аналогічна ціна на вказані послуги діяла у період з 01.01.2018 року по травень 2018 (наказ МФ ДП «АМПУ» від 11.12.2017 року № 1272).
- (459) Філією МФ ДП «АМПУ» до структури витрати були включені наступні складові та вихідні дані:
- Планова середньомісячна кількість вантажу;
 - Собівартість 1 год. роботи л/к «Сакен»;
 - Прямі витрати на оплату праці (пов'язані з координацією робіт диспетчерською, оформлення документів, здійснення нагляду за безпекою мореплавства, облік вантажів);
 - Інші прямі витрати: відрахування на соціальні заходи, послуг л/к «Сакен» (морське патрулювання);
 - Постійні загальновиробничі витрати;
 - Адміністративні витрати;
 - Плановий прибуток.
- (460) При цьому, як свідчать надані Відповідачем розшифровки витрат на оплату праці, визначаються оплатою праці: головного диспетчера (0,33 год), заступника головного диспетчера з планування зал. операцій (3 год), заступника капітана порту (1 год), змінного інженера групи обліку вантажів (1 год), змінного диспетчера (11 год), капітана портового нагляду, заступника начальника служби морської безпеки (3 год).
- (461) Отже, вартість послуг з використання місця на внутрішньому рейді, яка діяла протягом 2016-2018 років, формувалась під впливом витрат на оплату праці, а кінцева ціна була скорегована на заплановану кількість вантажу ННР, за яким виконуються замовниками послуг за схемою «борт-борт» на внутрішньому рейді порту. **Тобто, вартість послуг головним чином залежить від кількості вантажу, який перевантажується, а не від фактичних витрат, які були понесені Філією.**

- (462) МФ ДП «АМПУ» листом від 29.05.2018 року № 18-01-02.01-3263 надало економічні розрахунки, розшифровки та відповідні пояснення щодо визначення розміру плати за надання **послуг з використання рейдового портового пункту № 2.**
- (463) Наказом від 04.12.2015 року № 870 МФ ДП «АМПУ» з 01.01.2016 року було введено в дію ціни на послуги з використання рейдового портового пункту № 2 у розмірі 7,20 грн. за 1 тону вантажу.
- (464) Відповідно до Наказу від 05.12.2016 року № 989 МФ ДП «АМПУ», з 01.01.2017 року ціна надання такої послуги становила 7,25 грн. за 1 тону вантажу.
- (465) З 01.01.2018 року по травень 2018 у відповідності до наказу МФ ДП «АМПУ» від 11.12.2017 року № 1272 діяла ціна у розмірі – 7,35 грн. за 1 тону вантажу.
- (466) Філією МФ ДП «АМПУ» до структури витрати були включені наступні складові та вихідні дані:
- Залишкова вартість РПП-2;
 - Амортизація;
 - Плануєма кількість перевантаження за місяць;
 - Суднова партія вантажу;
 - Середньомісячний бюджет робочого часу;
 - Прямі витрати на оплату праці працівників диспетчерської, відділу обліку вантажів, служби капітана порту;
 - Інші прямі витрати;
 - Постійні загальновиробничі витрати;
 - Адміністративні витрати;
 - Плановий прибуток.
- (467) При цьому, як свідчать надані Відповідачем розшифровки витрат на оплату праці, вони визначаються оплатою праці: головного диспетчера (2 год за 1 суднову партію), змінний інженер групи обліку вантажів (4 год за 1 суднову партію), інспектор ПН (48 год за 1 суднову партію), старший капітан портового нагляду Очаків (4 год за 1 суднову партію)
- (468) Таким чином, витрати, понесені Адміністрацією МФ на надання послуг з організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта, витрати на надання послуг з використання місця на зовнішньому та внутрішньому рейді, витрати, понесені на надання послуг з використання рейдового портового пункту № 2, обраховані Філією залежно від фактично виконаних робіт за однією судовою партією.
- (469) Разом з тим, кінцева вартість послуг була скорегована Філією на обсяг плануємого до перевантаження вантажу, що не має жодного економічного відношення до фактичних витрат Адміністрації МФ.**
- (470) На вимогу Відділення (вимога про надання інформації від 02.04.2018 р. № 2-292/80-360), МФ ДП «АМПУ» листом від 23.05.2018 р. № 18-01-02.01-3172 було наведено перелік дій (операцій), які виконуються Філією при наданні послуги з використання місця на зовнішньому рейді, а саме:
- щоденно до 11:30 головною диспетчерською Адміністрації МФ, на підставі змінно-добових планів (далі – ЗДП) роботи портових операторів та підприємств, формується ЗДП роботи в морському порту Миколаїв, за яким, зокрема, планується постановка і обробка суден;
 - підтверджені судна включаються головною диспетчерською Адміністрації порту в графік підходу суден під обробку виходячи із заявленої дати приходу суден і запланованого часу обробки суден;
 - портові оператори 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.
 - постановка суден під обробку здійснюється з урахуванням підтверджених дат лейкен, черговості підходу суден і наявності вільних причалів для здійснення перевалки вантажів;
 - після приходу судна в морський порт Миколаїв, а також після закінчення вивантаження (в тому випадку, якщо судно переходить під завантаження), капітан (агент) судна вручає представнику головної диспетчерської Адміністрації порту та портового оператора нотіс

про готовність судна до обробки і обслуговування на всі або частину трюмів.

- (471) Як вказує МФ ДП «АМПУ», усі вищезгадані дії виконуються структурними підрозділами Адміністрації, в тому числі, і для суден, що виконують вантажні операції за схемою «борт-борт» на зовнішньому рейді порту.
- (472) Для виконання таких робіт залучаються наступні працівники:
- змінний диспетчер відділу морських операцій служби головного диспетчера;
 - змінний інженер відділу обробки інформації та обліку вантажів служби головного диспетчера;
 - інспектор портового нагляду служби капітана порту;
 - завідувач сектору моніторингу та взаємодії з портовими операторами служби морської безпеки».
- (473) Пояснення аналогічного змісту були надані Філією листом від 24.05.2018 року № 18-01-02.01-3215 на вимогу Відділення вказати перелік дій (операцій), які виконуються Адміністрацією МФ при наданні послуг з організації НРР на внутрішньому рейді та листом від 29.05.2018 року № 18-01-02.01-3263 з приводу виконання операцій під час надання послуг з використання рейдового портового пункту № 2.
- (474) Проведений економічний аналіз наданої Філією калькуляції свідчить про наступне:
- основними елементами витрат, які впливають на кінцеву вартість послуг є заробітна плата працівників та вартість надання послуг л/к «Сакен»;
 - кінцева вартість послуг залежить від кількості вантажу, який планує перевантажити власними силами та засобами замовник послуг;
 - витрати на оплату працівників МФ ДП «АМПУ» формуються під впливом виконання працівниками Філії власних посадових обов'язків із забезпечення безпеки судноплавства та передбачених законодавством функцій із забезпечення обробки суден у морських портах України, а не під впливом витрат, які додатково понесені Філією внаслідок використання суб'єктами господарювання об'єкту портової інфраструктури – рейду, що свідчить про економічну необґрунтованість вартості послуг із використання зовнішнього рейду порту.
- (475) За результатами проведеного нормативно-правового аналізу положень законодавства у сфері морського транспорту та функціонування морських портів України, які б визначали правомірність, економічну доцільність або ж законодавчо визначену необхідність замовлення суб'єктами господарювання послуг з використання зовнішнього рейду порту, територіальним відділенням встановлено наступне.
- (476) Як вже було зазначено, положення Закону України «Про морські порти України» визначають, що **рейд – це 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).** У свою чергу, акваторія морського порту належить до об'єктів портової інфраструктури загального користування.
- (477) Відповідно до частини першої статті 22 Закону України «Про морські порти України» у морському порту справляються такі портові збори: корабельний, причальний, якірний, каналний, маяковий, адміністративний та санітарний. Використання коштів від портових зборів допускається виключно за їх цільовим призначенням.
- (478) Корабельний збір справляється **на користь користувача портової акваторії, а також власника операційної акваторії причалу (причалів),** збудованої до набрання чинності цим Законом, про що зазначено у частині четвертій статті 22 Закону України «Про морські порти України».
- (479) Пункт 1.3. Порядку використання коштів від портових зборів визначає, що кошти від портових зборів використовуються виключно на цілі, зазначені в цьому Порядку. Не

використані в поточному році кошти від портових зборів зберігають своє цільове призначення на наступні періоди.

При нестачі коштів від будь-якого з портових зборів для здійснення заходів, для яких цей збір призначений, допускається використання коштів від інших портових зборів, крім маякового збору, із обов'язковою компенсацією витрачених сум за рахунок надходжень коштів від відповідного портового збору у наступних періодах (пункт 1.4).

- (480) Пункт 2.1. розділу II Порядку обліку та використання коштів від портових зборів визначає, що кошти від **корабельного збору** використовуються, зокрема, на:
- на утримання та очищення **акваторії порту** та операційної акваторії причалу (причалів) від наносів і речовин, що забруднюють її поверхню і дно;
 - **на заходи, пов'язані із забезпеченням безпеки судноплавства на судноплавних шляхах;**
 - **на утримання персоналу, що бере участь у проведенні робіт і здійснює технічний нагляд за будівництвом (придбанням, виготовленням), модернізацією, реконструкцією, ремонтом та експлуатацією акваторії і операційної акваторії причалу (причалів) та інших необоротних активів, що використовуються на зазначені в цьому пункті цілі, у тому числі на забезпечення соціальних гарантій цього персоналу.**
- (481) Відповідно до пункту 2.7. розділу II цього ж Порядку кошти від портових зборів також використовуються на відшкодування непрямих загальновиробничих, адміністративних, інших операційних і фінансових витрат, а також витрат з податку на прибуток. Розподіл витрат, визначених у цьому пункті, за видами портових зборів здійснюється відповідно до чинного законодавства.
- (482) Таким чином «рейд» є частиною акваторії морського порту що використовується для проведення вантажно-розвантажувальних робіт. Утримання рейду (як частини акваторії) та заходи, пов'язані з забезпеченням безпеки судноплавства - вже увійшли у склад послуг які надаються портом за рахунок корабельного збору.
- (483) Як було з'ясовано територіальним відділенням, працівниками МФ ДП «АМПУ» для надання послуг з використання місця на зовнішньому рейді, фактично виконуються роботи, пов'язані із забезпеченням заходу судна до акваторії Миколаївського морського порту та його постановкою під обробку. **Такі дії (операції) виконуються Філією при будь-якому виборі вантажовласником способу проведення НРР на судні: судно-судно (тобто «борт-борт»), вагон-судно, судно-склад.**
- (484) Також варто звернути увагу, що МФ ДП «АМПУ» обґрунтовує власну позицію щодо необхідності оплати послуг з використання місця на зовнішньому рейді виключною відсутністю у суб'єкта господарювання права на користування акваторією порту саме з метою проведення НРР. Однак дане твердження не відповідає дійсності, оскільки таке право суб'єкта господарювання, який виявив бажання здійснювати НРР у такий спосіб, чітко закріплене у нормативному визначенні рейду морського порту.
- (485) Для надання оцінки правової обґрунтованості запровадження МФ ДП «АМПУ» послуг з використання суб'єктами господарювання, які виявили бажання провести НРР за схемою «борт-борт», місця на зовнішньому рейді, територіальним відділенням вимогою від 02.04.2018 року № 2-292/80-360 у Відповідача були запитані пояснення щодо здійснених ним операцій по відношенню до суднозаходу конкретного судна, розвантаження якого проводилось за наведеною схемою.
- (486) Листом від 01.06.2018 року № 18-01-02.01-3290 МФ ДП «АМПУ» повідомило територіальне відділення, що у березні 2018 року вищенаведеним способом здійснювались НРР на т/х «VICTORIA». При цьому, безпосередньо Філією здійснювались такі роботи:
- Змінним диспетчером головної диспетчерської під час надання вказаних послуг здійснювалось: надання інформації диспетчеру портового оператора, лоцманам лоцманської служби, буксирам про підхід судна в порт; забезпечення вчасного і правильного розташування судна біля причалу згідно з змінно-добовим планом; заповнення судової справи з вказівкою усіх операцій, які відбувались з судном.

- Змінним інженером відділу обробки інформації та обліку вантажів служби головного диспетчера здійснювалось: ведення обліку вантажу, що переробляються в порту в СІЗОВД, щозмінного вивантаження вантажу та відвантаження; здійснення контролю правильності оформлення та своєчасності надання документів на вантажі експедиторами вантажовласників та портовими операторами; оформлення транспортних документів на вантажі, що обробляються в порту; надання до розрахункового центру документів для проведення розрахунків з клієнтом.
- Інспектором портового нагляду служби капітана порту здійснювались наступні роботи під час надання послуги з проведення НРР на зовнішньому рейді порту т/х «VICTORIA»: нагляд за дотриманням порядку в акваторії порту; здійснення контролю виконання суднами, що знаходяться на території портового пункту, діючих законів, правил, інструкцій та розпоряджень, пов'язаних із забезпеченням безпеки судноплавства.
- (487) Цим же листом МФ ДП «АМПУ» повідомила, що при наданні послуг з використання місця на зовнішньому рейді Філією не здійснюється узгодження взаємодії роботи відповідних структурних підрозділів Філії, судна та суб'єктів господарювання. Також не здійснюються роботи з обліку вантажів, оформлення документів для передачі до розрахункового центру, оформлення добових зведень та довідок щодо обсягів переробки вантажів та роботи по організації та контролю за оформленням перевізних документів.
- (488) Таким чином, наведений перелік робіт, за винятком робіт, пов'язаних із обліком вантажів, оформлення документів для передачі до розрахункового центру, оформлення диспетчерських добових зведень, підготовки добових довідок, контролю за оформленням документів, є ідентичним тим роботам, які виконувались працівниками МФ ДП «АМПУ» при здійсненні НРР т/х «PALAIS» за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта та т/х «LEVANTES», розвантаження якого здійснювалось за схемою «судно-причал».
- (489) Окрім того, як було встановлено територіальним відділенням, обрахована Філією вартість надання вищенаведених послуг не відображає фактично понесених витрат Філії на їх надання, у зв'язку з тим, що визначається з урахування кількості перевантажувального вантажу під час виконання НРР, до якого Адміністрація МФ не має жодного відношення.
- (490) Надані МФ ДП «АМПУ» розрахунки вартості послуг суперечать вимогам П(С)БО 16, оскільки не відображають зв'язок між фактично понесеними витратами із відповідним об'єктом витрат. В даному випадку, розмір витрат та характер виконання робіт не можуть належати до такого об'єкту витрат як послуги з надання доступу до об'єктів портової інфраструктури, які належать ДП «АМПУ» на праві господарського відання, та які використовуються або можуть бути використані з метою проведення навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт», які надаються Філією шляхом використання місця для перевантаження вантажу на зовнішньому рейді порту силами та засобами генекспедитора, послуг по організації НРР на внутрішньому рейді порту силами та засобами клієнта; послуг з використання рейдового портового пункту № 2 (р-н «Дідової хати») для перевантаження вантажу силами та засобами клієнта.
- (491) Вищенаведені обставини, а також положення законодавства у сфері морського транспорту, позбавляють суб'єктів господарювання, які виявили бажання використати об'єкти портової інфраструктури Миколаївського морського порту для проведення НРР за схемою «борт-борт», можливості скористатись послугами з надання доступу до таких об'єктів інших суб'єктів господарювання. Тому, споживачі вказаних послуг вимушені приймати продиктовані Адміністрацією МФ умови їх надання.
- (492) У ході розгляду справи територіальним відділенням на вимогу про надання інформації від 02.04.2018 року № 2-292/80-360 від МФ ДП «АМПУ» (листи від 29.05.2018 року № 18-01-02.01-3263, 24.05.2018 року № 18-01-02.01-3215, 01.06.2018 року № 18-01-02.01-3290) були отримані пояснення з приводу можливості споживачів відмовитись від замовлення та оплати робіт, які МФ ДП «АМПУ» іменуються як послуги із використання місця для перевантаження вантажу на зовнішньому рейді порту, послуги по організації НРР на внутрішньому рейді порту силами та засобами клієнта та послуги з використання рейдового портового пункту № 2 (р-н «Дідової хати»), які зводяться до наступного:

Пунктом 3.1. Розділу 3 Зводу звичаїв морського порту Миколаїв передбачено, що до 11:30 головною диспетчерською Адміністрації порту, щоденно на підставі наданих **змінно-добових планів (далі – ЗДП)** роботи портових операторів та підприємств, 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 портових операторів 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.

Відповідно до пункту 3.2. Розділу 3 Зводу звичаїв морського порту Миколаїв, затверджений Адміністрацією порту ЗДП є обов'язковим для виконання всіма портовими операторами та підприємствами, які здійснюють господарську діяльність в морському порту Миколаїв.

Пунктом 5.6. Розділу 5 Зводу звичаїв морського порту Миколаїв визначено, що **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.**

Підтверджені судна включаються головною диспетчерською Адміністрації порту в графік підходу суден під обробку виходячи із заявленої дати приходу суден і запланованого часу обробки суден.

Адміністрація в особі головної диспетчерської погоджує прийом суден на підставі ЗДП, а не надає дозволу на вхід судна до порту. Коли судно прямує до порту, воно одержує від Адміністрації підтвердження готовності до прийому, та одержує час та точні координати місця швартування. **Але для того, щоб існувала можливість прийняти судно, то такі дії мають бути заплановані у ЗДП.**

Якщо судно відповідає характеристикам, відповідно до яких воно може безпечно перебувати у морському порту, **його прибуття у порт заплановано у ЗДП, то воно безперешкодно потрапляє (входить) до порту.**

Будь-яке судно, що прямує у порт має мати чітку мету свого прямування - здійснення НРР, стоянка на якорі, ремонт, проходження кордону, тощо. **Всі зазначені операції мають бути чітко сплановані, погоджені з МФ ДП «АМПУ» та внесені у ЗДП. Планування роботи порту має істотне значення, адже такими діями забезпечується безпека судноплавства та надання відповідних послуг.**

Адміністрація має у своєму розпорядженні на праві господарського відання об'єкти портової інфраструктури, зокрема, акваторію, причали.

Відповідно до ст. 75 ГК України державне комерційне підприємство не має права безоплатно передавати належне йому майно у користування третіх осіб. З метою організації та проведення перевантажувальних робіт у морському порту з використанням об'єктів портової інфраструктури, Адміністрацією запроваджено ряд послуг.

Здійснюючи перевантажувальні роботи на рейді порту, споживач використовує об'єкти портової інфраструктури, що належить МФ ДП «АМПУ». **Також структурними підрозділами МФ ДП «АМПУ» здійснюються заходи з організації таких робіт, тому таке користування має бути оплатним.**

Основне призначення суден - перевезення вантажу. Будь-яке судно, що заходить порт оплачує відповідні портові збори. **Поняття судновласника та портового оператора є різними.** В даному випадку суб'єкт господарювання, що здійснює перевантаження вантажу на зовнішньому рейді або біля причалів порту за схемою «борт-борт» має подвійний статус – він вважається портовим оператором, оскільки здійснює перевантажувальні роботи та одночасно є судновласником, оскільки експлуатує судна, якими перевозить вантаж. Вказане також підтверджується рішеннями господарських судів по справі № 915/883/16.

За захід своїх суден в порт суб'єкт господарювання, який проводить роботи з перевантаження вантажу на рейді порту, оплачує портові збори. **А для проведення робіт з перевалки вантажу в акваторії порту, суб'єкт господарювання має**

використовувати об'єкти портової інфраструктури на платній основі.

За таких обставин виконання перевантажувальних робіт на зовнішньому рейді порту можливо за умови отримання суб'єктом господарювання від МФ ДП «АМПУ» послуги по використанню місця на зовнішньому рейді для перевантаження вантажу силами та засобами генекспедитора.

(493) Отже, наведені Відповідачем пояснення засвідчують наступне:

-МФ ДП «АМПУ» при наданні послуг з користування та доступу до об'єктів портової інфраструктури Миколаївського морського порту нав'язує споживачам додаткові послуги, фактичні витрати на які оплачені такими споживачами у складі портових зборів;
-формування вартості вищенаведених додаткових послуг, надання яких не передбачено законодавством, здійснюється МФ ДП «АМПУ» не під впливом фактично понесених витрат на їх надання (виконаних робіт, дій, операцій), а виходячи із власного трактування положень законодавства та подвійного статусу суб'єктів господарювання, які виявили бажання проводити НРР за схемою «борт-борт». За логікою Відповідача, необхідність додаткової оплати робіт, які вже були сплачені портовими зборами, обумовлена не економічною доцільністю та корисною необхідністю в отриманні послуг, а статусом суб'єкта господарювання, який проводить НРР;

-МФ ДП «АМПУ» надає доступ до об'єктів портової інфраструктури Миколаївського морського порту, суб'єктам господарювання, які виявили бажання проводити НРР за схемою «борт-борт», в даному випадку акваторії, виключно за умови оплати вартості необґрунтованих послуг, а саме – робіт, виконання яких вже було профінансовано такими суб'єктами шляхом сплати портових зборів. Підтвердженням зазначеного слугують обставини, пов'язані із не підтвердженням суден та плавзасобів МРП АСК «Укррічфлот», які планувалось залучити до розвантаження т/х «LEVANTES».

7.2. Антиконтурентні наслідки дій Відповідача

(494) Відповідно до частини першої статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», зловживанням монополюючим (домінуючим) становищем на ринку є дії чи бездіяльність суб'єкта господарювання, який займає монополююче (домінуюче) становище на ринку, що призвели або можуть призвести до недопущення, усунення чи обмеження конкуренції, або ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання чи споживачів, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.

(495) З метою здійснення своєї господарської діяльності постійна необхідність безперервного доступу до відповідних об'єктів портової інфраструктури, які знаходяться на території Миколаївського морського порту, крім Заявника, є і в інших суб'єктів господарювання.

(496) Суб'єкти господарювання, які здійснюють господарську діяльність із проведення НРР за схемою «борт-борт» в акваторії Миколаївського морського порту, вимушені використовувати об'єкти портової інфраструктури виключно на умовах МФ ДП «АМПУ», адже відмова у їх прийнятті взагалі позбавляє можливості проводити таким суб'єктам господарювання власну господарську діяльність. Вказане підтверджується також численними зверненнями та скаргами на адресу МФ ДП «АМПУ» не лише Заявника, але й ТОВ СП «Нібулон». На запит територіального відділення від 02.05.2018 № 1-292/80-360 МФ ДП «АМПУ» листом від 23.05.2018 № 18-01-02.01-3172 надало копії звернень даного суб'єкта господарювання до МФ ДП «АМПУ»: від 27.05.2016 № 6637/3-16/33, від 31.05.2016 № 6731/3-16/33, від 06.06.2016 № 6963/3-16/33 та від 06.06.2016 № 6962/3-16/33, у яких ТОВ СП «Нібулон» повідомляє про відсутність потреби у наданні послуг з використання місця для перевантаження вантажу на зовнішньому рейді порту силами та засобами генекспедиторами. Цим же листом МФ ДП «АМПУ» надало копію звернення ТОВ СП «Нібулон» на адресу Міністерства інфраструктури України від 29.06.2016 № 8018/3-16/23, в якому викладена позиція даного суб'єкта господарювання щодо обґрунтованості підстав нарахування МФ ДП «АМПУ» оплати послуг з використання місця для перевантаження вантажу на зовнішньому рейді Миколаївського морського порту. У даному зверненні ТОВ СП «Нібулон» звертає увагу на те, що фактично під виглядом даної оплати МФ ДП «АМПУ» справляє оплату за послуги з отримання дозволу

на поставку судна на якірну стоянку на зовнішньому рейді для виконання навантажувально-розвантажувальних робіт. Проте, як вказує ТОВ СП «Нібулон» зовнішній рейд є частиною акваторії Миколаївського морського порту, плата за користування ним справляється у вигляді корабельного збору.

- (497) Отже, за таких обставин, суб'єкти господарювання вимушені приймати умови МФ ДП «АМПУ» та здійснювати оплату робіт, які не залежать від фактично понесених Філією витрат. Як свідчать матеріали справи, виконання Філією даних робіт вже було оплачено, окрім того, сформована Відповідачем додаткова сума, виставлена до сплати (вартість послуг з організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів або на рейді, використання рейду), не відповідає економічній сутності формування та відображення понесених Відповідачем витрат.
- (498) З метою оплати послуг, які Заявником не замовлялись та фактично були йому непотрібні, МФ ДП «АМПУ» виставляла рахунок за використання причалу № 12, у відповідності до укладеного Філією з МРП «Укррічфлот» договору № 42-П-МИФ-16 від 23.03.2016р. При цьому, з метою недопущення зриву навантаження вантажу в кількості 8000 тон сорго на т/х «ANTHEIA», Заявником (згідно Акту наданих послуг (виконаних робіт) № 18212647 та рахунку № 18212647 від 27.03.2016р.) було оплачено послуги з використання причалу № 12 у розмірі **89 159,6 грн.**
- (499) Також, з метою проведення Заявником перевантаження коксу в кількості 11 000 тон з т/х «PALAIS», МФ ДП «АМПУ» було виставлено рахунок № 25282647 від 20.04.2016 року на користь Заявника за надання послуг по організації НРР біля причалів силами та засобами клієнта у розмірі 91 007,34 грн.
- (500) Відповідачем для забезпечення проведення Заявником НРР на судні «LEVANTES», було виставлено рахунок № 86952647 за послуги по організації НРР за схемою «борт-борт» силами та засобами клієнта у розмірі 174 600 грн.
- (501) Листом від 23.05.2018р. № 18-01-02.01-3172 МФ ДП «АМПУ» надало інформацію щодо **послуг по організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта**, які надавались суб'єктами господарювання у період з квітня 2016 року по березень 2018 року. Надана Відповідачем інформація, а також інформація, отримана від МРП АСК «Укррічфлот» у листі від 18.05.2018 р. № 559, свідчить, що вказані послуги надавались МФ ДП «АМПУ» не лише МРП АСК «Укррічфлот», але й ТОВ «Сервіс Транс». У період з квітня по грудень 2016 року МФ ДП «АМПУ» виставила МРП АСК «Укррічфлот» рахунки за послуги по організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами АСК «Укррічфлот» за т/х «PALAIS» на суму – **91 007,34 грн.**
За період з **січня по грудень 2017 року** МФ ДП «АМПУ» виставила рахунки Заявнику за надання вказаних послуг при виконанні НРР за 9 суднами: т/х «GLORY ONE» - на суму 128 522,66 грн., «INCE ATLANTIK» - 108 850,37 грн., «НЕКМЕН» - 30 478,24 грн., «PUFFIN S» - 12 800,51 грн., «GLOBAL TOMORROV» - 112 201,32 грн., «SAINT VASSILIOS» - 72 391,92 грн., «LILIAN» - 18 089,17 грн., «STRATEGIC ENDEAVOR» - 65 418,90 грн., «AZBURG» - 57 129,72 грн. Отже, загальна сума, яка виставлялась Філією Заявнику для оплати за фактичне виконання робіт, які сплачуються за рахунок портових зборів, протягом вказаного періоду склала **605 882,81 грн.**
- (502) Окрім того, за інформацією Філії, наданою на адресу Відділення, протягом **січня-грудня 2017 року** рахунки за надання послуг по організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта виставлялись ТОВ «Сервіс Транс» за 8 суднами: «FIORELA» - 17 464,8 грн., «KING BARLEY» - 48 489,52 грн., «TIGER PIONEER» - 21 887,74 грн., «OCCITAN BARSAC» - 36 755,15 грн., «KAN 1» - 9 895,74 грн., «TANAIS FLYER» - 27 968,92 грн., «PACIFIC PIONEER» - 29 442,17 грн., «CRINIS» - 24 374,41 грн., тобто загальна сума сплачених ТОВ «Сервіс Транс» коштів склала – 216 278,45 грн.
- (503) Отже, протягом **січня-грудня 2017 року** МФ ДП «АМПУ», користуючись власними законодавчо визначеними повноваженнями по забезпеченню безпеки судноплавства та надання доступу до об'єктів портової інфраструктури, забезпечила додаткове (незважаючи на оплату власниками суден всіх необхідних портових зборів) надходження коштів у розмірі **822 161,26 грн.**

- (504) Протягом січня-березня 2018 року МФ ДП «АМПУ» виставляла рахунки з метою отримання плати за послуги по організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта МРП АСК «Укррічфлот» за ціною 9,80 грн./тонну за 5 суднами: «STAR II» - 69 071,77 грн., «LILIAN» - 71 490,80 грн., «IRMA» - 52 964,34 грн., «IVANKA» - 35 413,45 грн., «SELAMENT» - 64 911,08 грн., тобто загальна сума виставлених рахунків склала – **293 851,4 грн.**
- (505) МРП АСК «Укррічфлот» листом від 15.03.2019 року № 248 у відповідь на Подання з попередніми висновками у справі від 14.02.2019р. № 1-06/07-пв надало до територіального відділення інформацію щодо виставлених на його адресу рахунків за послуги, пов'язані з організацією МФ ДП «АМПУ» НРР за схемою «борт-борт».
- (506) Так, відповідно до наданої інформації, МФ ДП «АМПУ» на адресу МРП АСК «Укррічфлот» було надіслано рахунки за вищенаведені послуги на такі суми:
- з квітня по грудень 2018 року на загальну суму 1 830 269,03 грн. за 25 суднами;
 - з січня по лютий 2019 року одного судна на суму 139 133,16 грн. за одним судном.
- Дані рахунки суми не були оплачені МРП АСК «Укррічфлот», як такі що є необґрунтованими та безпідставними.
- Таким чином, з часу запровадження (з квітня 2016 по лютий 2019 року) МФ ДП «АМПУ» послуги по організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта, Філія виставила споживачам таких послуг рахунки на загальну суму **3 176 422,19 грн.:**
- з січня по грудень 2016 року на суму **91 007,34 грн.;**
 - з січня по грудень 2017 року на суму **822 161,26 грн.;**
 - з січня по грудень 2018 року (з урахуванням інформації МРП АСК «Укррічфлот») на суму **2 124 120,43 грн.;**
 - з січня по лютий 2019 року (за інформацією МРП АСК «Укррічфлот») **139 133,16 грн.**
- (507) Разом з тим, як свідчать матеріали справи, МРП АСК «Укррічфлот» не сплатив рахунки, виставлені Адміністрацією МФ, про що неодноразово повідомляв Філію, зокрема, листами від 10.01.2018 р. № 27, від 19.01.2018 р. № 83, 23.02.2018 р. № 250, 20.03.2018 р. № 328, у яких детально обґрунтовував власну позицію щодо відсутності необхідності у користуванні послугами організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів Миколаївського морського порту.
- (508) За інформацією, наданою МФ ДП «АМПУ» листом від 23.05.2018 року № 18-01-02.01-3172, послуги з використання місця для перевантаження вантажу **на зовнішньому рейді порту** силами та засобами генекспедитора надавались таким суб'єктам господарювання:
- у 2016 році: МРП АСК «Укррічфлот», ТОВ «Вінд Юг Сервіс», ТОВ «Стивідорна компанія «Південний регіон», ТОВ «РТ «Конкорд»;
 - у 2017 році: ТОВ «Вінд Юг Сервіс», ТОВ «РТ «Конкорд», ТОВ «Грейн – Траншипмент», ТОВ «Миколаївська морська агенція «Інтерброкер», ТОВ «Сервіс транс»;
 - у 2018-2019 році: ТОВ «Сервіс транс», МРП АСК «Укррічфлот».
- (509) На користь МФ ДП «АМПУ» були сплачені кошти: протягом 2016 року за 73 суднами на загальну суму **955 980,4 грн.**, протягом 2017 року за 52 суднами на загальну суму **616 993,9 грн.**, протягом січня-травня 2018 року за 3 суднами на загальну суму **29 881,84 грн.**
- (510) Таким чином, з січня 2016 по травень 2018 року МФ ДП «АМПУ» забезпечило надходження коштів за оплату споживачами послуг з використання місця для перевантаження вантажу на зовнішньому рейді у розмірі **1 602 856,14 грн.**
- (511) Відповідно до листа МФ ДП «АМПУ» від 24.05.2018 року № 18-01-02.01-3215, послуги по організації НРР на внутрішньому рейді порту силами та засобами клієнта були надані МФ ДП «АМПУ» ТОВ «РТ «Конкорд» протягом 2016-травня 2018 року лише за одним судном на суму **29 100 грн.**

- (512) Листом від 29.05.2018 року № 18-01- 02.01-3263 Філією повідомлено, що **послуги з використання рейдового портового пункту № 2 (р-н «Дідової хати»)** для перевантаження вантажу силами та засобами клієнта були надані протягом 2016 року за 42 суднами на загальну суму **4 236 523,03 грн.**, протягом 2017 року за 49 суднами на загальну суму **5 250 605,67 грн.**, протягом січня-березень 2018 року за 7 суднами на загальну суму **774 398,25 грн.**
- (513) Відповідно до наданої інформації МРП АСК «Укррічфлот», Заявником було здійснено оплату на користь МФ ДП «АМПУ» за послуги з використання рейдового портового пункту № 2 (р-н «Дідової хати») для перевантаження вантажу силами та засобами клієнта:
- у 2016 року на загальну суму 1 078 353,38 грн. за 22-а суднами;
 - у 2017 році на загальну суму 1 687 250,51 грн. за 37-ма суднами;
 - у 2018 році на загальну суму 749 213,28 грн. за 17-ма суднами;
 - у 2019 році (з січня – по 15.03.2019 року) на загальну суму 318 259,94 грн. за 4-ма суднами.
- (514) Виходячи із повідомленої МРП АСК «Укррічфлот» інформації, з квітня по грудень 2018 року оплата вказаних послуг була здійснена за 13 суднами на загальну суму 479 409,48 грн., а з січня по березень 2019 року така сума склала 318 259,94 грн.
- (515) Отже, набута територіальним відділенням інформація засвідчує, що МФ ДП «АМПУ» за надання МРП АСК «Укррічфлот» та ТОВ «Ойлтранстермінал» послуг з використання рейдового портового пункту № 2 (р-н «Дідової хати») для перевантаження вантажу силами та засобами клієнта було отримано:
- протягом 2016 року МФ ДП «АМПУ» **4 236 523,03 грн.;**
 - у 2017 році **5 250 605,67 грн.;**
 - у 2018 році, з урахуванням інформації МФ ДП «АМПУ» (січень-березень 2018 року) та інформації МРП АСК «Укррічфлот» (квітень-грудень 2018 року – періоду протягом якого такі послуги отримувало МРП АСК «Укррічфлот») **1 253 807,73 грн.;**
 - у 2019 році (січень-15.03.2019 року – періоду протягом якого такі послуги отримувало МРП АСК «Укррічфлот») **318 259,94 грн.**
- Загальна сума виставлених споживачам рахунків за вказані послуги за період з січня 2016 року по 15.03.2019 року склала 11 059 196,37 грн.**
- (516) За підсумком набутої територіальним відділенням інформації, а також інформації щодо рахунків, виставлених МФ ДП «АМПУ» протягом 2016-травня 2018 року за послуги з організації НРР за схемою «борт-борт» різними шляхами (рейд, причал, р-н «Дідової хати»), Відповідачем суб'єктам господарювання було виставлено рахунки **на загальну суму 15 867 575 грн.**
- (517) Окремо слід зазначити, що внаслідок не підтвердження суднозаходу плавзасобів, залучених для проведення НРР за схемою «борт-борт» т/х «LEVANTES», Заявником було не отримано дохід за договором про надання послуг з перевалки вантажу від 28.12.2015р. №26-12-15 з ТОВ «МТА сервіс ЛТД» у розмірі 1 675 325,63 грн., що значно послаблює його конкурентні позиції на ринку надання послуг з виконання НРР.
- (518) Оплата суб'єктами господарювання, які мають необхідність у використанні об'єктів портової інфраструктури з метою виконання НРР, додаткових необґрунтованих послуг призводить до понесення ними витрат, які, у свою чергу, мають негативний вплив на формування конкурентних переваг таких суб'єктів господарювання на ринку надання послуг з проведення навантажувально-розвантажувальних робіт з використанням об'єктів портової інфраструктури Миколаївського морського порту, замовниками яких виступають вантажовласники, експедиторські компанії тощо.

7.3. Неможливість вчинення Відповідачем таких дій за умов існування значної конкуренції

- (519) Відповідно до положень Закону України «Про захист економічної конкуренції» основною його метою є врегулювання ситуацій, в яких через відсутність альтернативних джерел постачання товарів чи послуг, що задовольняли б попит за нормальними цінами та

умовами торгівлі, або альтернативних покупців, які могли б придбати достатню кількість таких товарів, а домінуюча компанія стає для покупців або продавців єдиним торговельним партнером, стосунків з яким неможливо уникнути. За таких умов інші суб'єкти господарювання, споживачі потребують спеціального правового захисту від несправедливого ставлення до них, оскільки сам ринковий механізм з адекватним рівнем конкуренції вже не функціонує і не може захистити їх належним чином. Саме тому даний закон примушує домінуючі компанії поводитися так, як вони поводитися б за умов існування значної конкуренції, зокрема, не встановлювати несправедливі ціни, уникати дискримінації, нав'язування непотрібних споживачам товарів чи послуг, висування додаткових вимог, що не ґрунтуються на законодавстві, тощо.

- (520) За умов існування конкуренції на ринку послуг з надання доступу до об'єктів портової інфраструктури, які належать ДП «АМПУ» на праві господарського відання, та які використовуються або можуть бути використані з метою проведення навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт», МФ ДП «АМПУ» виявляло б зацікавленість в наданні таких послуг у спосіб найбільш повного задоволення попиту споживачів, не вчиняючи при цьому дій, які можуть призводити до ущемлення інтересів останніх, у вигляді понесення додаткових законодавчо та економічно необґрунтованих витрат.

7.4. Загальні висновки щодо зловживання Відповідачем монопольним становищем

- (521) Ураховуючи вищезазначене, дії державного підприємства «Адміністрація морських портів України» в особі Миколаївської філії, які полягають у висуванні протягом 2016-квітня 2019 років вимог з оплати робіт, витрати на які покриваються портовими зборами, споживачам, у тому числі приватному акціонерному товариству «Судноплавна компанія «Укррічфлот» в особі філії «Миколаївський річковий порт» АСК «Укррічфлот», що виявили намір використовувати об'єкти портової інфраструктури, які належать ДП «АМПУ» на праві господарського відання, для проведення навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт», є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченим пунктом 2 статті 50, частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» – зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку, у вигляді дій, що можуть призвести до ущемлення інтересів споживачів, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.

8. Заперечення Відповідача та їх спростування

- (522) На подання з попередніми висновками у справі, яке було надіслано сторонам у справі, Відповідач надав свої зауваження та заперечення листами від 05.04.2019 № 1304/10-01-01/Вих та від 10.04.2019 № 1363/10-01-01/Вих, в яких зазначив, що не погоджується з висновками Відділення.

8.1. Заперечення Відповідача щодо правової природи понять, які обумовлюють необхідність надання спірних послуг

- (523) ДП «АМПУ», обґрунтовуючи правомірність власних дій, звертає увагу Відділення (лист від 05.04.2019 № 1304/10-01-01/Вих) на сутності понять:
- «прийом судна», яке, на думку ДП «АМПУ», не можна ототожнювати із «входом судна у порт», «приходом судна у порт». ДП «АМПУ» зауважує, що не надає дозвіл на вхід до акваторії порту, а здійснює, по факту, оформлення «приходу судна». У разі, якщо судно відповідає характеристикам, відповідно до яких може безпечно перебувати у морському порту, то воно безперешкодно потрапляє (входить) до порту. Таким чином, Відповідач намагається констатувати, що не наділений повноваженнями із надання дозволу на вхід до

порту та його дії не можуть бути кваліфіковані, як антиконкурентні дії органу адміністративно-господарського управління та контролю;

- «судновласник» та «портовий оператор», зауважуючи про їх цілковиту різницю та перебування Заявника одночасно у подвійному статусі при здійсненні навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт» в акваторії Миколаївського морського порту. При цьому, Заявником сплачуються портові збори, як судновласником, та платежі за використання портової інфраструктури для проведення діяльності, як портовим оператором. Заявник, у відповідності з положеннями Договору про взаємодію, який не оскаржувався останнім, з метою організації відповідних робіт має подати заявку до МФ ДП «АМПУ» для узгодження плану проведення робіт та внесення до ЗДП. У спірній ситуації з т/х «LEVANTES» така заявка надана не була, у зв'язку з чим, судна Заявника не могли бути підтверджені для прийому. Таким чином, Відповідач намагається обґрунтувати необхідність замовлення спірних послуг суб'єктом господарювання, який виявив намір проводити НРР за схемою «борт-борт» на рейді або біля причалів;

- «послуг з обслуговування суден» та «послуг здійснення операцій з вантажами» намагаючись обґрунтувати мету надання спірних послуг, яка полягає у здійсненні операцій з вантажами, які не фінансуються портовими зборами.

- (524) У листі від 05.04.2019 № 1304/10-01-01/Вих ДП «АМПУ» наводить аргументацію з питання цільового фінансування витрат, спрямованих на організацію вантажопереробки «борт-борт» силами та засобами клієнта. За твердженням Відповідача вказані витрати не фінансуються портовими зборами, про що свідчать наведені Відповідачем положення Закону України «Про морські порти України», Порядку справляння портових зборів та Порядку використання коштів від портових зборів, а також листи Міністерства інфраструктури України від 02.09.2016р. № 8709/41/10-16 та від 16.02.2017 № 1270/41/10-17 (надалі – листи Мініфраструктури від 02.09.2016р. та від 16.02.2017) та Державного підприємства «Науково-дослідний проектно-конструкторський інститут морського флоту України» від 21.01.2019 № 10/1/9-25 (надалі – лист ДП «УкрНДІМФ» від 21.01.2019). У наданих поясненнях Відповідач вкотре зазначає, що плата за послугу із організації вантажно-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт» силами та засобами клієнта не є державно регульованим тарифом та встановлюється за вільними цінами. Як стверджує Відповідач, розрахунок вільної ціни на роботу (послугу), яка здійснюється Філією, ґрунтується на принципі повного відшкодування витрат Філії на виконання роботи (послуги), при якому ціна складається із вартості витрачених на платну послугу ресурсів та прибутку, що закріплено у пункті 2.1. Положення про порядок розробки, введення в дію та перегляду вільних цін (тарифів) відокремленими підрозділами (філіями) ДП «АМПУ», затвердженого наказом ДП «АМПУ» від 23.12.2014 № 254. За поясненнями Адміністрації, до калькуляції вартості вищевказаних послуг відносяться витрати на оплату праці працівників Служби головної диспетчерської, які задіяні при наданні послуг, накладні витрати, пов'язані з утриманням приміщень Служби головної диспетчерської та загальновиробничі витрати. **Дані витрати Філія має компенсувати у спосіб, який визначено законодавством, а саме – шляхом розроблення та затвердження вільних цін (тарифів).**

Як доказ даного твердження МФ ДП «АМПУ» надало лист Державного підприємства «Науково-дослідний проектно-конструкторський інститут морського флоту України» від 21.01.2019 № 10/1/9-25, в якому зазначено, що витрати з організації вантажопереробки вантажів на рейді та/або за варіантом «борт-борт» біля причалів під час розробки наказів Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 № 316 «Про портові збори» та наказу від 18.12.2015 № 541 «Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України», не враховувались та відповідно не покриваються послугами/тарифами, визначеними цими наказами.

ДП «АМПУ» наголошує на тому, що у Відповідача відсутнє право надавати у користування водні простори акваторії морського порту суб'єктам господарювання на безоплатній основі під час виконання останніми комерційних задач.

У своїх поясненнях Відповідач, посилаючись на положення частини першої статті 19 Закону України «Про морські порти України» стверджує, що послуги з обслуговування суден включають в себе послуги у складі портових зборів та споживаються суб'єктами господарювання, які є судновласниками. Натомість послуги, пов'язані із здійсненням операцій з вантажами, мають інший характер та не пов'язані з портовими зборами. Портові збори не мають прямого відношення до послуг з проведення вантажно-розвантажувальних робіт.

- (525) Територіальним відділенням були проаналізовані вищенаведені твердження, які за своїм змістом не відрізняються від пояснень Відповідача, наданих у ході розгляду справи. Додатково до наведених у цьому рішенні обґрунтувань, Відділення вважає за необхідне зазначити наступне. Висновки територіального відділення щодо не підтвердження заходу суден та плавзасобів Заявника були зроблені на основі положень діючих нормативних актів та укладеного між сторонами договору. Так, МФ ДП «АМПУ», реалізуючи власні законодавчо визначені функції із забезпечення безпеки судноплавства та планування діяльності порту, фактично здійснює підтвердження суднозаходу до акваторії Миколаївського морського порту, шляхом оформлення Капітаном морського порту приходу суден та підтвердження Головною диспетчерською порту прийому суден під обробку в порту. Окрім того, пунктом 2.1.2. Договору про взаємодію до обов'язків Адміністрації, зокрема, належить забезпечення безпеки судноплавства та надання дозволу саме на вхід до акваторії порту. Аналіз обставин, пов'язаних із процедурою підтвердження заходу суден та плавзасобів Заявника протягом березня-квітня та серпня 2016 року, а саме: направлення повідомлень та підхідних нотісів, а також відмова у підтвердженні прийому суден Головною диспетчерською та, як наслідок – відмова в отриманні дозволу на здійснення заходу буксиру БТ-431, свідчать саме про вчинення МФ ДП «АМПУ» дій, які мали наслідком створення перешкод та фактичну відмову у заході до акваторії порту суден Заявника. Тобто, в даному випадку при кваліфікації дій Відповідача, Відділенням аналізувався об'єктний склад дій та наслідки, до яких вони призвели. При цьому, твердження Відповідача щодо відсутності заявки на замовлення послуг, необхідних для забезпечення проведення заявником НРР за схемою «борт-борт» т/х «LEVANTES», є необґрунтованим та таким, що спростовується матеріалами справи. Так, МФ ДП «АМПУ», не зважаючи на направлені Заявником повідомлення та підхідні нотіси, а також листи-обґрунтування щодо відсутності необхідності у замовленні спірних послуг, відмовила у заході суден та плавзасобів МРП АСК «Укррічфлот», не лише з причин відсутності заявки на замовлення спірних послуг, але й у зв'язку з наявною заборгованістю за надані спірні послуги під час проведення НРР за т/х «PALAIS», що свідчить про цілеспрямоване використання власних законодавчо визначених повноважень з метою забезпечення отримання додаткових економічних вигод.
- Встановлені Відділенням фактичні обставини, пов'язані із наміром МРП АСК «Укррічфлот» здійснити НРР за схемою «борт-борт» т/х «ANTHEIA», «PALAIS» та «LEVANTES», також спростовують доводи Відповідача і у частині вчинення антиконкурентних дій органу адміністративно-господарського управління та контролю, які можуть призвести до обмеження конкуренції. Адже, обумовлений положеннями діючого законодавства статус Відповідача визначає коло його обов'язків щодо забезпечення безпеки мореплавства в акваторії морського порту Миколаїв, при цьому, службою капітана морського порту, яка, на час вчинення Відповідачем дій, що досліджувались у цій справі, входила до складу адміністрації морських портів – ДП «АМПУ» забезпечується нагляд за безпекою мореплавства, а Головною диспетчерською порту реалізуються функції спрямовані на забезпечення умов виконання вантажних операцій в морському порту. З цією метою МФ ДП «АМПУ» запроваджені відповідні процедури та порядки, визначені Обов'язковими постановами по порту, Зводом звичаїв та відповідними наказами по філії. 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. Дані повноваження були закріплені у

Положенні про капітана морського порту та службу капітана морського порту, яке затверджено наказом Міністерства інфраструктури України від 27.03.2013 № 190. Правила приймання суден під обробку у морському порту Миколаїв визначені розділом V Зводу звичаїв порту, що визначають відповідну процедуру дій МФ ДП «АМПУ», зокрема Головної диспетчерської порту, судовласників, морських агентів та портових операторів під час здійснення суднозаходу до порту, з метою проведення НРР. Таким чином, МФ ДП «АМПУ», діючи в рамках реалізації делегованих вище повноважень, а також з урахуванням мети створення адміністрації морських портів України, визначеної частиною першою статті 15 Закону України «Про морські порти України», є органом адміністративно-господарського управління та контролю, який покликаний забезпечити **рівні та конкурентні умови ведення господарської діяльності у морському порту**. Натомість дії Відповідача призвели до створення перешкод на ринку, що могли мати своїм наслідком обмеження конкуренції.

Таким чином, застосування понять «прийом судна», «вхід судна у порт», «прихід судна у порт», «дозвіл на захід» жодним чином не впливає на сутність дій Відповідача, які полягали у відмові у наданні дозволу суднам та плавзасобам Заявника здійснити фактичний захід до акваторії Миколаївського морського порту.

- (526) Стосовно подвійного статусу Заявника, територіальне відділення додатково до наведених в описово-мотивувальній частині рішення обґрунтувань зазначає наступне. Заявником, як судовласником на користь МФ ДП «АМПУ» були сплачені всі необхідні портові збори, пов'язані із заходом суден та плавзасобів до акваторії Миколаївського морського порту протягом березня-квітня та серпня 2016 року. Встановлені територіальним відділенням фактичні обставини засвідчили, що у Заявника не виникало потреби в отриманні з боку Відповідача додаткових послуг, окрім тих, які фінансуються за рахунок портових зборів. При цьому, необхідність замовлення тих чи інших послуг не може визначатись статусом суб'єкта господарювання, який потребує відповідних послуг, а обумовлюється лише його потребами, задоволення яких не можливе без виконання зі сторони надавача послуг певних технологічних операцій, без яких процес надання послуг не можливий та які потребують відшкодування відповідних витрат. Оскільки подібна послуга має декларативний характер та не спричиняє необхідність вчинення Відповідачем дій, відмінних від тих, вартість яких вже була оплачена Заявником у складі портових зборів, Відділення дійшло висновку про неправомірність стягнення МФ ДП «АМПУ» коштів за роботи, які вже були профінансовані портовими зборами. Проведення Заявником НРР та відповідно його перебування у статусі суб'єкта господарювання, що здійснює навантажувально-розвантажувальні роботи у Миколаївському морському порту (на рейдах або ж операційних акваторіях причалів порту) не обумовлює необхідність виконання з боку МФ ДП «АМПУ» жодних інших додаткових робіт, які б потребували фінансування.

При цьому, слід зазначити, що пояснення, надані Відповідачем на подання з попередніми висновками у справі носять суперечливий характер, виходячи з наступного:

- **по-перше**, Відповідач наголошує на необхідності відшкодування понесених ним витрат на надання послуг, які, головним чином, пов'язані з оплатою праці працівників Служби головної диспетчерської. З іншого боку Відповідач наголошує **на відсутності підстав безоплатного користування акваторією морського порту та необхідності відшкодування витрат, пов'язаних із використанням усіх видів ресурсів та забезпечення їх відновлення**. В контексті зазначеного Відділення зауважує, що матеріалами справи встановлено цільовий характер відшкодування витрат, які були включені МФ ДП «АМПУ» до калькуляцій вартості надання спірних послуг, **а саме – відшкодування витрат з оплати праці працівників структурних підрозділів МФ ДП «АМПУ», а також компенсації витрат л/к «Сакен»**. В той же час, досліджені в ході розгляду справи калькуляції не містять жодних статей витрат Філії на утримання або ж експлуатацію об'єктів портової інфраструктури, які використовуються Заявником та іншими суб'єктами господарювання для проведення НРР за схемою «борт-борт», а отже, виходячи із пояснень

Відповідача, відшкодування таких витрат не впливає на відновлення об'єктів портової інфраструктури;

- **по-друге**, як вже було наголошено, вартість оплати спірних послуг, головним чином, відшкодовує витрати на оплату праці працівників МФ ДП «АМПУ» при виконанні ними власних посадових обов'язків із забезпечення безпеки судноплавства та передбачених законодавством функцій із забезпечення обробки суден у морських портах України. При цьому, положення Порядку обліку та використання коштів від портових зборів визначає, що заходи, пов'язані із забезпеченням безпеки судноплавства на судноплавних шляхах, фінансуються за рахунок корабельного збору, а заходи на утримання та обслуговування причальних споруд та прилеглих до них територій за рахунок причальних зборів. При цьому такі портові збори використовуються на відшкодування непрямих загальновиробничих, адміністративних, інших операційних і фінансових витрат, а також витрат з податку на прибуток. Згідно з пунктом 2.1 Порядку використання коштів від портових зборів, кошти від корабельного збору використовуються, зокрема на утримання та очищення акваторії порту та операційної акваторії причалу (причалів) від наносів і речовин, що забруднюють її поверхню і дно; а згідно з пунктом 2.3 кошти від якірного збору використовуються на утримання та обслуговування якірних місць стоянки суден на внутрішньому рейді порту; на ремонт, модернізацію, реконструкцію і створення якірних місць стоянки суден на внутрішньому рейді порту. Як вже було зазначено, рейдом є частина акваторії морського порту, призначена для проведення вантажно-розвантажувальних робіт. Використання акваторії порту оплачується в складі корабельного збору. Тобто, використання портової акваторії, в даному випадку рейдів та операційної акваторії причалів, фактично належать до послуг з надання доступу до об'єктів портової інфраструктури, які надаються портом у складі корабельного збору.

- **по-третє**, проведений територіальним відділенням порівняльний аналіз робіт, які фактично виконувались працівниками МФ ДП «АМПУ» при наданні надані спірних послуг, а також робіт, які здійснювались працівниками Філії під час обробки в порту суден за іншою схемою проведення НРР («борт-причал»), засвідчив їх ідентичний характер. При цьому, Філією, а ні до судовласників, а ні до портових операторів не висувались додаткові вимоги з оплати будь-яких послуг, пов'язаних з організацією навантажувально-розвантажувальних робіт, які проводяться портовим оператором;

- **по-четверте**, Відділення погоджується з висновками Відповідача щодо розмежування послуг з обслуговування суден та послуг здійснення операцій з вантажами. В той же час, Відділення зауважує, що роботи, які виконуються Філією при наданні спірних послуг, мають своєю ціллю, так як і за умов розвантаження судна біля причалу (тобто здійснення його безпечного підходу до причалу, розташування, швартування тощо), забезпечити безпечну обробку суден та не можуть бути пов'язані з операціями з вантажами, які виконуються, в даному випадку, виключно Заявником. При цьому слід, зазначити, що положеннями Правил надання послуг у морських портах не передбачено надання будь-яких послуг з організації НРР або ж використання рейду.

(527) З метою підтвердження правомірності вчинення власних дій Відповідачем листом 05.04.2019 № 1304/10-01-01/Вих окрім листа ДП «УкрНДІМФ» від 21.01.2019 було надано копію листа-запиту Одеської філії ДП «АМПУ» від 05.12.2018р. № 19-21а/973 до ДП «УкрНДІМФ», у якому вказаною філією повідомляється про надання комплексу послуг з організації вантажопереробки вантажів на рейді та/або по варіанту «борт-борт» біля причалів порту та виконанням у зв'язку з цим працівниками порту відповідних робіт. Перелік вказаних у листі робіт зводиться до наступного: забезпечення безпечної обробки судна, координації роботи служб морського порту з питань виконання змінно-добових планів, оформлення дозвільних документів та статистичного контролю. При цьому, в даному листі Одеська філія ДП «АМПУ», враховуючи, що ДП «УкрНДІМФ» є розробником методики та методології «Тарифів на забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України», які були затверджені Наказом Міністерства інфраструктури України від 18.12.2015 № 541 (надалі – Наказ Мініфраструктури України № 541), та Наказу

Міністерства транспорту України від 25 серпня 2004 № 783 на базі якого було розроблено Наказ Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 № 316 «Про портові збори», **просить надати роз'яснення щодо врахування або не врахування під час розрахунку зазначених тарифів і ставок здійснення навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт» в акваторії порту (рейд, причал).**

- (528) Листом від 21.01.2019 ДП «УкрНДІМФ», посилаючись на положення Наказів Мініфраструктури України № 316 та № 541, наголошує на цільовому характері використання коштів від портових зборів та **не врахування інших послуг**, що надаються у морських портах, у тому числі, послуг, пов'язаних з організацією перевантажувальних операцій. ДП «УкрНДІМФ» **приходить до висновку, що витрати з організації вантажопереробки на рейді та/або по варіанту «борт-борт» біля причалів під час розробки вищевказаних наказів не враховувалися.**
- (529) За результатами аналізу змісту наданого Відповідачем листа ДП «УкрНДІМФ» від 21.01.2019, Відділення зазначає, що вказаний доказ не може вважатися таким, що спростовує висновки Відділення про наявність порушень законодавства про захист економічної конкуренції в діях МФ ДП «АМПУ». Висновки ДП «УкрНДІМФ» ґрунтуються на положеннях нормативно-правових актів, якими врегульовано порядок справляння та цільового використання портових зборів, а також коштів, отриманих адміністрацією морських портів за доступ до причалів, та які, дійсно, **не містять та не можуть містити жодних формулювань щодо фінансування робіт, які можуть бути виокремлені в окрему послугу, зокрема, послугу з організації вантажопереробки вантажів на рейді та/або по варіанту «борт-борт» біля причалів.** У змісті вищенаведеного листа ДП «УкрНДІМФ» розкриває суть поняття портових зборів, їх цільового призначення, та не врахування ними інших послуг, що надаються в морських портах, наприклад послуг, пов'язаних з організацією перевантажувальних операцій, забезпечення лоцманського проведення суден тощо. Тобто, ДП «УкрНДІМФ», зазначаючи про відсутність цільового фінансування портовими зборами будь-яких інших послуг, приходить до цілком логічного висновку про не врахування складових витрат таких послуг у розрахунках портових зборів. При цьому, зі змісту даного листа не вбачається проведення ДП «УкрНДІМФ» комплексного економіко-правового аналізу фактичних робіт, які здійснюються Одеською філією ДП «АМПУ» під час обробки суден за схемою «борт-борт» в акваторії Одеського порту. Також даний висновок не містить порівняльного переліку робіт та послуг, які фінансуються портовими зборами, метою яких є забезпечення безпеки судноплавства та обробки суден у морському порту, зокрема, таких як: використання портової акваторії, призначеної для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден; суднопідйомні та підводно-технічні роботи на акваторії порту та операційній акваторії причалу (причалів); днопоглиблювальні роботи, пов'язані з підтримкою, поліпшенням, розвитком (розширенням) акваторії порту та операційної акваторії причалу (причалів); заходи, пов'язані з забезпеченням безпеки судноплавства на судноплавних шляхах. Таким чином, ДП «УкрНДІМФ» не досліджено питання подвійного фінансування саме витрат на аналогічні види робіт, які, відповідно до положень законодавства мають фінансуватися за рахунок портових зборів.
- (530) У відповідності з положеннями частини першої статті 22 Закону України «Про морські порти України» використання коштів від портових зборів допускається виключно за їх цільовим призначенням. Фінансування утримання гідротехнічних споруд в об'ємах, необхідних для підтримання їх паспортних характеристик, **здійснюється за рахунок портових зборів, що справляються у морських портах, де розташовані такі гідротехнічні споруди.**
- (531) Згідно пункту 2.9. Порядку справляння портових зборів, у випадку, коли судно входить в акваторію морського порту для виконання вантажних операцій і такі операції повністю виконуються в операційній акваторії причалу (причалів), балансоутримувачем яких є адміністрація морських портів України, а після завершення вантажних операцій судно здійснює вихід із акваторії морського порту, - корабельний збір стягується повністю на

користь адміністрації морських портів України за ставками, наведеними у додатку 2 до цього Порядку для відповідного морського порту.

- (532) При цьому, слід зазначити, що відповідно до положень пункту 2.2. цього Порядку, у разі постановки на якір без виконання у цьому морському порту вантажних (пасажирських) операцій у зв'язку з очікуванням проходу до іншого морського порту, судно, що заходить в акваторію відповідного морського порту, звільняється від сплати корабельного збору.
- (533) Таким чином дані положення чітко визначають мету перебування судна в акваторії порту та необхідність сплати у зв'язку з цим корабельного збору.
- (534) Положення пункту 2.1. Порядку використання коштів від портових зборів, серед іншого, визначають, що кошти від корабельного збору використовуються:
- на утримання та очищення акваторії порту та операційної акваторії причалу (причалів) від наносів і речовин, що забруднюють її поверхню і дно;
 - на утримання, ремонт, модернізацію, реконструкцію і будівництво огорожувальних і берегоукріплювальних споруд порту;
 - на виконання промірних робіт на акваторії порту та операційній акваторії причалу (причалів);
 - на суднопідйомні та підводно-технічні роботи на акваторії порту та операційній акваторії причалу (причалів), включаючи попереднє водолазне обстеження дна та підняття втрачених (скинутих) великогабаритних предметів, такелажу та оснащення суден;
 - на днопоглиблювальні роботи, пов'язані з підтримкою, поліпшенням, розвитком (розширенням) акваторії порту та операційної акваторії причалу (причалів);
 - на заходи, пов'язані із забезпеченням безпеки судноплавства на судноплавних шляхах;
 - на утримання персоналу, що бере участь у проведенні робіт і здійснює технічний нагляд за будівництвом (придбанням, виготовленням), модернізацією, реконструкцією, ремонтом та експлуатацією акваторії і операційної акваторії причалу (причалів) та інших необоротних активів, що використовуються на зазначені в цьому пункті цілі, у тому числі на забезпечення соціальних гарантій цього персоналу.
- (535) Як було з'ясовано територіальним відділенням та підтверджується поясненнями Відповідача, кошти, отримані Філією від послуг з організації вантажопереробки спрямовуються на оплату праці персоналу. В той же час, роботи, які виконуються таким персоналом, як було встановлено Відділенням, спрямовані на забезпечення безпеки судноплавства та не пов'язані з відшкодуванням витрат з утримання таких об'єктів портової інфраструктури, як рейд, операційна акваторія причалу тощо. Включені МФ ДП «АМПУ» до розрахунку вартості послуг з організації НРР за схемою «борт-борт» витрати мають фінансуватися за рахунок портових зборів. Матеріали справи підтверджують, що роботи, які МФ ДП «АМПУ» намагається додатково профінансувати за рахунок оплати спірних послуг, виконуються нею, з метою забезпечення виконання власних законодавчо визначених обов'язків та незалежно від обраної суб'єктами господарювання схеми здійснення НРР у морському порту. Тобто, виходячи із сутності робіт, які враховані МФ ДП «АМПУ» у калькуляціях вартості спірних послуг, такі роботи **не можуть бути виділені в окремі послуги, вартість яких визначається за вільними тарифами.** Дані дії МФ ДП «АМПУ» суперечать П(С)БО 16 та положенням Закону України «Про морські порти України».
- (536) Виходячи із змісту листа ДП «УкрНДІМФ» від 21.01.2019, даним державним підприємством не аналізувались вищенаведені обставини, а також не надавалась оцінка фактичному нав'язуванню ДП «АМПУ» додаткових послуг, які за своєю технологічною сутністю дублюють операції здійснені працівниками адміністрації при наданні послуг, оплачуваних у складі портових зборів. Фактично ДП «УкрНДІМФ» зроблено висновок щодо відсутності підстав фінансування портовими зборами, послуг, які мають надаватися за вільними тарифами, у порядку передбаченому частиною третьою статті 21 Закону України «Про морські порти України». Разом з тим, ДП «УкрНДІМФ» не досліджувалось питання правомірності надання спірних послуг у контексті економічної обґрунтованості застосування до таких послуг правового механізму вільного тарифоутворення.
- (537) Окрім того, слід зазначити, що Методика розрахунку ставок портових зборів не закріплена в жодному нормативно-правовому акті, тож сама по собі вказівка щодо

- врахування/неврахування ДП «УкрНДІМФ» певних витрат під час визначення ставок портових зборів не має нормативного підґрунтя. Державне підприємство-суб'єкт господарювання, яким є УкрНДІМФ, не є суб'єктом законодавчої ініціативи, органом нормотворення чи надання обов'язкових для застосування роз'яснень діючого законодавства, в тому числі щодо ставок портових зборів, які затверджені Міністерством інфраструктури України, а отже його висновки, які не засновані на фактичному аналізі матеріалів справи про порушення законодавства про захист економічної конкуренції, не є обов'язковими для застосування.
- (538)** Аналогічні обґрунтування стосуються і наданих Відповідачем листів Мініфраструктури від 02.09.2016р. та від 16.02.2017, у яких також не міститься жодної інформації щодо обґрунтованості стягнення МФ ДП «АМПУ» плати за роботи, які фінансуються портовими зборами.
- (539)** Отже, повідомлена ДП «УкрНДІМФ» та Міністерством інфраструктури України інформація не підтверджує правомірність нав'язування МФ ДП «АМПУ» спірних послуг.
- (540)** При цьому, у наданих на адресу Відділення запереченнях (лист від 05.04.2019 № 1304/10-01-01/Вих) Відповідач наголосив на відсутності у територіального відділення повноважень та компетенції щодо здійснення контролю за цільовим використанням коштів від портових зборів, а саме – покриття статті видатків, що має бути покрита за рахунок портових зборів.
- (541)** З приводу вказаного, Відділення зазначає наступне.
- (542)** Відповідно до статті 19 Конституції України органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язанні діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.
- (543)** Статтею 1 Закону України «Про Антимонопольний комітет України» визначено, що Антимонопольний комітет України є державним органом із спеціальним статусом, метою діяльності якого є забезпечення державного захисту конкуренції у підприємницькій діяльності та у сфері державних закупівель.
- (544)** Згідно статті 4 Закону України «Про захист економічної конкуренції», статті 3 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», органи Антимонопольного комітету України здійснюють державний контроль за дотриманням законодавства про захист економічної конкуренції.
- (545)** Так, Антимонопольний комітет України, його територіальні органи мають повноваження здійснювати аналіз цінової ситуації на ринку лише на предмет дотримання суб'єктами господарювання вимог законодавства саме у сфері захисту економічної конкуренції, зокрема, за наявності у суб'єктів господарювання ознак монопольного (домінуючого) становища або, які визнані рішеннями органів Антимонопольного комітету України такими, що займають монопольне (домінуюче) становище на ринку.
- (546)** Відповідно до частини першої статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» зловживанням монопольним (домінуючим) становищем на ринку є дії чи бездіяльність суб'єкта господарювання, який займає монопольне (домінуюче) становище на ринку, що призвели або можуть призвести до недопущення, усунення чи обмеження конкуренції, або ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання чи споживачів, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.
- (547)** Відповідно до частини третьої статті 13 цього Закону, зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку забороняється і тягне за собою відповідальність згідно з законом.
- (548)** Виходячи із положень статей 7, 14 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статті 48 Закону України «Про захист економічної конкуренції» органи Антимонопольного комітету України за результатами розгляду справ про порушення законодавства про захист економічної конкуренції приймають відповідні рішення.
- (549)** Таким чином, територіальне відділення наділено виключною компетенцією розглядати справи та приймати рішення про порушення законодавства про захист економічної конкуренції, у яких, зокрема, можуть бути досліджені питання правомірності ціноутворення на ту чи іншу послугу. При цьому, до повноважень та компетенції територіального відділення, як вірно зазначив Відповідач, не належить прийняття рішень,

розпоряджень тощо з питань контролю за цільовим використання коштів від портових зборів.

- (550) В ході розгляду справи Відповідачем, з метою встановлення ретроспективного зв'язку та обґрунтування доцільності стягнення плати за надання послуг з організації НРР, була надана копія витягу із Збірника тарифів на комплекс робіт, пов'язаних з обробленням вантажів у портах України, затвердженого Наказом Міністерства транспорту України від 31.10.1995 № 392 (надалі – Збірник тарифів). При цьому, слід зауважити, що даний Збірник на час виникнення взаємовідносин між МФ ДП «АМПУ» та Заявником із приводу надання спірних послуг втратив чинність. Відповідно до пункту 2.1.1.6 Збірника тарифів плата за навантажувально-розвантажувальні роботи, проведені силами та засобами вантажовласника або судновласника, стягується у формі плати за використання місця для перевантаження вантажу на рейді порту – за вільними тарифами. При цьому, Відділення не вважає посилення Відповідача на дані положення Збірника тарифів, аргументованим доказом необхідності стягнення із суб'єктів господарювання плати за послуги з організації НРР, у зв'язку з наступним.
- (551) Наведений Відповідачем пункт 2.1.1.6 Збірника тарифів містить примітку, у якій зазначено, що плата за використання місця, **яке обладнане для перевантаження вантажу, стягується тільки при виконанні цих робіт на зовнішньому рейді**. Тобто мова йде, про спеціалізовано обладнане місце на зовнішньому рейді порту, **без урахування іншої акваторії, наприклад акваторії внутрішнього рейду, причалу тощо, при використанні яких МФ ДП «АМПУ» також нав'язує послуги з організації НРР за схемою «борт-борт»**. Окрім того, такі пояснення не спростовують висновків Відділення, які ґрунтуються на положеннях законодавства щодо цільового фінансування витрат, пов'язаних з утриманням акваторії порту за рахунок портових зборів.
- (552) Таким чином, наведені Відповідачем пояснення не містять доводів, які б спростовували висновки Відділення щодо необхідності додаткового фінансування робіт, які включені МФ ДП «АМПУ» до вартості послуг з:
- використання місця для перевантаження вантажу на зовнішньому рейді порту силами та засобами генекспедитора;
 - організації НРР на внутрішньому рейді порту силами та засобами клієнта;
 - використання рейдового портового пункту № 2 (р-н «Дідової хати») для перевантаження вантажу силами та засобами клієнта;
 - організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта;
 - використання у період з 23.03.2016-27.03.2016 року причалу №12 для перевантаження зернових вантажів на т/х «ANTHEIA» за схемою «борт-борт».

8.2. Заперечення Відповідача щодо визнання факту монопольного (домінуючого) становища на ринку

- (553) Окрім наведених вище пояснень ДП «АМПУ» також заперечує проти визнання факту займання монопольного становища, посилаючись на можливість замовника здійснювати перевантаження вантажів в операційній акваторії причалів інших суб'єктів господарювання таких як: ТОВ «МСП Ніка-Тера» та ТОВ «СП «Нібулон». ДП «АМПУ» також зосереджує увагу Відділення, що прийом суден у морський порт під обробку взагалі не є послугою (товаром) та не пов'язано з питанням погодження прийому судна у порт.
- (554) З приводу зазначеного Відділенням зауважує, що висновки щодо займання монопольного (домінуючого) становища МФ ДП «АМПУ», у томі числі визначення товарних меж, наявних альтернатив споживання послуг, наведені у розділі 6 цього рішення. В даній справі Відділенням не досліджувалось питання визнання факту зловживання монопольним становищем МФ ДП «АМПУ» при наданні послуг з прийому суден у морському порту. Товаром, який розглядався Відділенням під час дослідження становища Відповідача визначено послуги з надання доступу до об'єктів портової інфраструктури, які належать ДП «АМПУ» на праві господарського відання, та які використовуються або

можуть бути використані з метою проведення навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт», які надаються Філією, зокрема, шляхом:

- використання місця для перевантаження вантажу на зовнішньому рейді порту силами та засобами генекспедитора;
- організації НРР на внутрішньому рейді порту силами та засобами клієнта;
- використання рейдового портового пункту № 2 (р-н «Дідової хати») для перевантаження вантажу силами та засобами клієнта;
- організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта;
- використання у період з 23.03.2016-27.03.2016 року причалу №12 для перевантаження зернових вантажів на т/х «ANTHEIA» за схемою «борт-борт».

Жодних інших визначень груп товарів Відділенням не надавалось, а лише констатувались певні законодавчо визначені функції та обов'язки МФ ДП «АМПУ», які обумовлюють його статус як органу адміністративно-господарського управління та контролю.

- (555) Окрім того, за результатами проведеного Відділенням дослідження всі можливі альтернативи в отриманні послуг до об'єктів портової інфраструктури були визнані, як такі, що не можуть належним чином задовольнити попит споживачів.
- (556) Таким чином, ДП «АМПУ» листами від 05.04.2019 № 1304/10-01-01/Вих та від 10.04.2019 № 1363/10-01-01/Вих не надало до Відділення додаткових пояснень, які б спростовували висновки територіального відділення щодо займання МФ ДП «АМПУ» монопольного (домінуюче) становище на ринку послуг з надання доступу до об'єктів портової інфраструктури, які належать ДП «АМПУ» на праві господарського відання, та які використовуються або можуть бути використані з метою проведення навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт».

8.3. Посилання Відповідача на існуючу судову практику, яка, на його думку, підтверджує відсутність факту вчинення порушень

- (557) У наданих листом від 05.04.2019 № 1304/10-01-01/Вих запереченнях Відповідач звертає увагу Відділення на існуючу судову практику, яка, на його переконання, спростовує висновки Відділення щодо наявних порушень. Так, ДП «АМПУ» зосереджує увагу на судовій справі № 915/883/16, у якій судами розглядався господарський спір між МФ ДП «АМПУ» та МРП АСК «Укррічфлот» з приводу оплати послуг з організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта під час проведення робіт за т/х «PALAIS», та пропонує врахувати наступні висновки Вищого господарського суду України у цій справі:

- Колегією судді були відхилені доводи МРП АСК «Укррічфлот» щодо відсутності замовлень з його боку на надання спірних послуг;
- у листах, які надходили до МФ ДП «АМПУ» (від 08.04.2016 № 597, від 20.04.2016 № 648) МРП АСК «Укррічфлот» повідомив про намір здійснити НРР, що обумовило надання спірної послуги. Також МРП АСК «Укррічфлот» гарантував оплату послуг МФ ДП «АМПУ»;
- сторони погодили, що плата за надання послуг з організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта визначається згідно вільної ціни (тарифу);
- МФ ДП «АМПУ» в межах, визначених Договором про взаємодію введено в дію тариф на спірні послуги;
- відповідно до наданих повноважень Начальником Філії було затверджено тариф на послугу по організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта;
- МРП АСК «Укррічфлот» не заперечується факт здійснення НРР за схемою «борт-борт» біля причалів Миколаївського морського порту та направлення листів-гарантій з оплати таких послуг.

На думку Відповідача, дані висновки суду мають статус юридичної преюдиції та підтверджують правомірність його дій.

- (558) Вищенаведені доводи Відповідача спростовуються наступним.

Як свідчить зміст судових рішень, на які посилається Відповідач, судами досліджувалось питання правомірності стягнення заборгованості, в рамках виконання договірних зобов'язань за Договором про взаємодію під час здійснення суднозаходу т/х «PALAIS». Разом з тим, суди взагалі не аналізували питання встановлення вартості послуг МФ ДП «АМПУ», умови їх надання, перелік технологічних операцій, які виконуються при наданні послуг з організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта.

Судами лише були встановлені окремі обставини, які не спростовуються Відділенням та підтверджуються матеріалами справи, надання МФ ДП «АМПУ» послуг Заявнику під час здійснення обробки одного окремо взятого судна. Отже, відповідно до змісту вказаних Відповідачем судових рішень, судами у ході розгляду справи лише була надана відповідна правова оцінка встановленим обставинам з позиції наявних договірних відносин між суб'єктами господарювання МРП АСК «Укрріфлот» та МФ ДП «АМПУ». При цьому, судами не надавалась правова оцінка діям МФ ДП «АМПУ», як органу адміністративно-господарського управління та контролю та монопольного утворення, впливу його дій на права та інтереси широкого кола споживачів та учасників окремих товарних ринків. Відповідність дій МФ ДП «АМПУ» вимогам законодавства про захист економічної конкуренції не розглядалися судами у даній господарській справі.

Таким чином, судами, виходячи із їх повноважень щодо розгляду господарських справ, не досліджувались обставини щодо можливого вчинення антиконкурентних дій органу адміністративно-господарського управління та контролю, які можуть призвести до обмеження конкуренції, та можливого ущемлення інтересів широкого кола споживачів зі сторони МФ ДП «АМПУ», як монопольного утворення. Дані дії Відповідача є кваліфікуючими ознаками порушень, передбачених частиною першою статті 15 та частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

Відділення, в свою чергу, як державний орган, що має виключні повноваження щодо аналізу дій суб'єкта господарювання на відповідність вимогам законодавства про захист економічної конкуренції, дослідило та встановило фактичні обставини, які обумовили вчинення вищенаведених порушень законодавства про захист економічної конкуренції.

(559) При цьому, з приводу статусу юридичної преюдиції висновків у судовій справі № 915/883-16, Відділення зазначає, що чинним законодавством не передбачено жодного переліку обставин, які не потребують дослідження під час здійснення розгляду справи. Набуті територіальним відділенням докази розглядаються в сукупності, повно, всебічно та об'єктивно. Відповідно до вимог процесуального законодавства преюдиційними, тобто такими, які не потребують доведення, можуть визнаватися лише певні обставини. Висновки або правова оцінка, яка здійснена на підставі дослідження фактичної ситуації, не вважаються преюдиційними. Таким чином, в даній справі преюдиційними можуть вважатися лише конкретно визначені обставини, які були встановлені судами у справі № 915/883/16. В той же час, за результатами проведеного розслідування у цій справі, Відділенням було встановлено ряд інших обставин, зокрема: особливості юридичного статусу МФ ДП «АМПУ» у розумінні законодавства про захист економічної конкуренції, правомірність дій МФ ДП «АМПУ» під час прийому та надання дозволу на захід суден до Миколаївського морського порт, а також правомірність формування вартості спірних послуг, які не були досліджені судами у зазначеній судовій справі та мали вплив на кваліфікацію дій Відповідача.

(560) Поряд з цим, слід відмітити, що судова практика із розгляду питань надання МФ ДП «АМПУ» спірних послуг є неоднозначною. Так, у судовій справі № 915/370/17, у якій розглядалось питання стягнення МФ ДП «АМПУ» з ТОВ СП «Нібулон» заборгованості за послуги з використання місця для перевантаження вантажу на зовнішньому рейді порту, Південно-західним апеляційним господарським судом (постанова від 19.11.2018 року, яка набрала законної сили) було відмовлено у задоволенні позивних вимог МФ ДП «АМПУ» саме з причин: відсутності поданої ТОВ СП «Нібулон» заявки, при цьому судом не взяті до уваги листи-повідомлення про здійснення суднозаходу та намір проводити НРР; відсутності належних доказів надання з боку МФ ДП «АМПУ» спірних послуг. Висновки суду аналогічного змісту відображені також і у рішеннях Господарського суду

Миколаївської області у справах № 915/869/18 та № 915/868/18 (які наразі не набули законної сили).

- (561) Таким чином, надані Відповідачем заперечення не спростовують висновків Відділення щодо вчинених МФ ДП «АМПУ» порушень законодавства про захист економічної конкуренції.

9. Пояснення та/або зауваження Заявника

- (562) На подання з попередніми висновками, надісланого Заявнику листом від 28.02.2019р. № 64-02/336, МРП АСК «Укррічфлот» листом від 15.03.19 № 248 було надано додаткові пояснення, які на думку заявника мають бути враховані при прийнятті рішення у даній справі.
- (563) Заявником були надані відомості щодо виставлених МФ ДП «АМПУ» на його адресу рахунків за послуги з використання рейдового портового пункту № 2 (р-н «Дідової хати») для перевантаження вантажу силами та засобами клієнта та організації НРР за схемою «борт-борт» біля причалів силами та засобами клієнта протягом 2016-березня 2019 років. Надана Заявником інформація відображена у цьому рішенні у розділі Антиконтуренті наслідки дій Відповідача. Також Заявником було запропоновано внести зміни до переліку послуг, які надавались МФ ДП «АМПУ» у частині розмежування послуги з використання причалу № 12 для навантаження зернових вантажів на т/х «АНТЕІА» за схемою «борт-борт», яка надавалась МФ ДП «АМПУ» з 23.03.2016р. по 27.03.2016р., в окремий вид послуг. Відділенням були враховані дані уточнення Заявника, з урахуванням того, що дана послуга є лише одним із шляхів надання послуг з доступу до об'єктів портової інфраструктури, які належать ДП «АМПУ» на праві господарського відання, та які використовуються або можуть бути використані з метою проведення навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт».
- (564) Окрім того, Заявником листом від 17.04.2019 № 356 на адресу Відділення були надані додаткові пояснення та заперечення на доводи, висловлені Відповідачем у листі від 05.04.2019 № 1304/10-01-01/Вих. Надані пояснення МРП АСК «Укррічфлот» зводяться до наступного:
- МФ ДП «АМПУ» неправомірно відмовило МРП АСК «Укррічфлот» у здійсненні заходу суден та плавзасобів до Миколаївського морського порту, які планувалось залучити до проведення НРР за т/х «LEVANTES»;
 - МРП АСК «Укррічфлот» не погоджується із твердженням Відповідача про набуття ним статусу портового оператора, оскільки не здійснює експлуатацію морського терміналу та не включений до Реєстру морських портів України;
 - Заявником висловлено власну незгоду із правовою природою послуг з організації НРР за схемою «борт-борт» на рейдах порту та біля причалів силами та засобами експедитора. Так, Заявник стверджує, що роботи, які виконуються МФ ДП «АМПУ» фінансуються за рахунок портових зборів. Фактично МФ ДП «АМПУ» надається у користування місце для проведення робіт (частина акваторії порту), натомість плата виставлена Відповідачем не містить амортизаційних відрахувань або ж інших витрат, спрямованих на підтримання об'єктів в належному стані згідно паспортних характеристик, проведення водолазних, контрольно-інспекторських та інших обстежень, тощо. В розрахунку вказано лише витрати на заробітну плату та соціальні заходи. Поряд з цим, Заявником наведені детальні посилання на нормативно-правові акти, які підтверджують фінансування включених до вартості послуг робіт за рахунок портових зборів. Окрім того, МРП АСК «Укррічфлот» акцентовано увагу на відсутності у спірних послугах, оплату за які нав'язує МФ ДП «АМПУ», ознак корисного споживання у вигляді економічного ефекту від їх надання та пов'язаних із цим витрат;
 - МРП АСК «Укррічфлот» у наданих поясненнях висловлює власну незгоду з висновками ДП «УкрНДІМФ», викладеними у листі від 21.01.2019, зауважуючи, що даним підприємством бралися до уваги витрати, які несе ДП «АМПУ» при наданні суднам

послуг на підходах і безпосередньо в акваторії морського порту для їх безпечного судноплавства, маневрування та стоянки, що сплачуються у складі портових зборів та не бралися до уваги витрати, які несе ДП «АМПУ» при наданні послуг за вільними тарифами. При цьому, ДП «УкрНДІМФ» не оцінювалася (та не могла бути оцінена) правомірність нав'язування ДП «АМПУ» тих чи інших послуг за вільними тарифами, в тому числі у світлі дублювання фактичних дій, які здійснюються при наданні послуг, оплачуваних у складі портових зборів;

- Заявником було наведено обґрунтування щодо перебування МФ ДП «АМПУ» у статусі органу адміністративно-господарського управління та контролю, оскільки закріплені за ним законодавчо визначені повноваження та функції дозволяють чинити вплив на господарську діяльність суб'єктів господарювання;

- МРП АСК «Укррічфлот» зазначив про відсутність юридичних підстав для формування висновків щодо вчиненого порушення на основі судової практики, на яку посилається Відповідач;

- Заявник звертає увагу Відділення на те, що посилання Відповідача в якості доказів правомірності вчинення власних дій на Збірник тарифів на комплекс робіт, пов'язаних з обробленням вантажів в портах України, затверджений наказом Міністерства транспорту України № 392 від 31.10.1995р. є хибним. Так, у відповідності до п. 2.1.1.6 Збірника тарифів, схема виконання робіт, за які взагалі може здійснюватися плата, передбачає всього три складових, а саме: перевантаження біля причалу, доставка від причалу до рейду або навпаки, перевантаження вантажу на рейді. Як вбачається із зазначеного, законодавець, висвітлюючи послуги, що надавалися в портах, мав на увазі конкретні види робіт, які здійснювалися виконавцем для замовника, а такі роботи мали конкретний економічний ефект для замовника, який полягав в перевантаженні вантажу на рейді або біля причалу, або в доставці вантажу до місця здійснення операцій. Окрім тарифів на виконання конкретних робіт, пов'язаних з вантажем, вказаний Збірник тарифів не містить інформацію щодо надання в морських портах послуги, за своєю природою схожої з організацією НРР за схемою «борт-борт» силами та засобами замовника.

(565) Вищенаведені пояснення Заявника узгоджуються з висновками Відділення щодо вчинення МФ ДП «АМПУ» порушень законодавства про захист економічної конкуренції, які розглядалися у цій справі. З іншими доводами територіального відділення Заявник погоджується, зауважень та заперечень немає.

10. Остаточні висновки адміністративної колегії Відділення

(566) Таким чином, доказами, зібраними у справі, доводиться висновок Відділення про те, що дії державного підприємства «Адміністрація морських портів України» в особі Миколаївської філії, які полягають в створенні перешкод для проведення приватним акціонерним товариством «Судноплавна компанія «Укррічфлот» в особі філії «Миколаївський річковий порт» АСК «Укррічфлот» навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт» у березні-квітні 2016 року та непідтверджені у серпні 2016 року заходу суден та плавзасобів вказаного суб'єкта господарювання до Миколаївського морського порту, з метою проведення таких робіт з підстав, є антиконкурентними діями, які могли призвести до обмеження конкуренції.

(567) 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.

(568) Окрім того, доказами, зібраними у справі, доводиться, а зауваженнями та запереченнями Відповідача не спростовано висновок Відділення про те, що державне підприємство «Адміністрація морських портів України» в особі Миколаївської філії, займаючи протягом 2016-квітня 2019 років монопольне (домінуюче) становище на ринку послуг з надання доступу до об'єктів портової інфраструктури, які належать ДП «АМПУ» на праві господарського відання, та які використовуються або можуть бути використані з метою проведення навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт», своїми діями, які полягали у висуванні протягом 2016-квітня 2019 років вимог з оплати робіт,

витрати на які покриваються портовими зборами, споживачам, у тому числі приватному акціонерному товариству «Судноплавна компанія «Укррічфлот» в особі філії «Миколаївський річковий порт» АСК «Укррічфлот», що виявили намір використовувати об'єкти портової інфраструктури, які належать ДП «АМПУ» на праві господарського відання, для проведення навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт»,

що можуть призвести до ущемлення інтересів споживачів, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку, вчинив порушення законодавства про захист економічної конкуренції, передбачене частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

11. Визначення розміру штрафу

- (569) Зловживання монопольним (домінуючим) становищем є порушеннями законодавства про захист економічної конкуренції (пункт 2 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції»).
- (570) Відповідно до абзацу 2 частини другої статті 52 Закону України «Про захист економічної конкуренції» за порушення, визначене пунктом 2 статті 50 цього Закону, накладається штраф у розмірі до десяти відсотків доходу (виручки) суб'єкта господарювання від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) за останній звітний рік, що передував року, в якому накладається штраф.
- (571) Відповідно до копії форми 2 «Звіт про фінансові результати» за 2018 рік чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) ДП «АМПУ» за 2018 рік становив 6 747 880 тис. (шість мільярдів сімсот сорок сім мільйонів вісімсот вісімдесят тисяч) гривень (інформація надана листом МФ ДП «АМПУ» від 14.03.2019 року № 999/10-04-01/Вих).
- (572) При визначенні розміру штрафу було враховано такі обставини:
- дії Відповідача призвели до втрати Заявником доходу від здійснення навантажувально-розвантажувальних робіт (1 675 325,63 грн.);
 - дії Відповідача дозволили йому забезпечити надходження додаткового доходу у розмірі понад 15 млн. грн.;
 - Відповідач раніше притягувався Миколаївським обласним територіальним відділенням до відповідальності за порушення законодавства про захист економічної конкуренції;
 - Відповідач не визнає факту вчинення порушень законодавства про захист економічної конкуренції.

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 дії 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», які полягають в створенні перешкод для проведення приватним акціонерним товариством «Судноплавна компанія «Укррічфлот» в особі філії «Миколаївський річковий порт» АСК «Укррічфлот» навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт» у березні-квітні 2016 року та

непідтверджені у серпні 2016 року заходу суден та плавзасобів вказаного суб'єкта господарювання до Миколаївського морського порту, з метою проведення таких робіт з підстав, не передбачених законодавством, 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 можуть призвести до обмеження конкуренції.

2. Визнати державне підприємство «Адміністрація морських портів України» (01135, м. Київ, просп. Перемоги, 14, код ЄДРПОУ 38727770) в особі Миколаївської філії державного підприємства «Адміністрація морських портів України» таким, що протягом 2016 – квітня 2019 років займало монопольне (домінуюче) становище на ринку послуг з надання доступу до об'єктів портової інфраструктури, які належать ДП «АМПУ» на праві господарського відання, та які використовуються або можуть бути використані з метою проведення навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт», в межах акваторії Миколаївського морського порту, оскільки на цьому ринку в нього не було (не має) жодного конкурента.

3. Визнати дії 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», які полягали у висуванні протягом 2016-квітня 2019 років вимог з оплати робіт, витрати на які покриваються портовими зборами, споживачам, у тому числі приватному акціонерному товариству «Судноплавна компанія «Укррічфлот» в особі філії «Миколаївський річковий порт» АСК «Укррічфлот», що виявили намір використовувати об'єкти портової інфраструктури, які належать ДП «АМПУ» на праві господарського відання, для проведення навантажувально-розвантажувальних робіт за схемою «борт-борт», порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченим пунктом 2 статті 50, частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» – зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку, у вигляді дій, що можуть призвести до ущемлення інтересів споживачів, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.

4. За вчинення порушення, зазначеного в пункті 3 резолютивної частини цього рішення накласти на державне підприємство «Адміністрація морських портів України» (01135, м. Київ, проспект. Перемоги, 14, код ЄДРПОУ 38727770) в особі Миколаївської філії державного підприємства «Адміністрація морських портів України» штраф у розмірі 68 000 (шістдесят вісім тисяч) гривень.

5. Зобов'язати державне підприємство «Адміністрація морських портів України» (01135, м. Київ, проспект. Перемоги, 14, код ЄДРПОУ 38727770) в особі Миколаївської філії державного підприємства «Адміністрація морських портів України» припинити порушення, зазначене в пункті 3 резолютивної частини цього рішення, шляхом припинення висування вимог з оплати робіт, витрати на які покриваються портовими зборами, про що повідомити територіальне відділення, протягом двох місяців з дня одержання рішення у цій справі.

Штраф підлягає сплаті у двомісячний строк з дня одержання цього рішення.

Відповідно до частини восьмої статті 56 Закону України «Про захист економічної конкуренції» протягом п'яти днів з дня сплати штрафу суб'єкт господарювання зобов'язаний надіслати до Антимонопольного комітету України документ, що підтверджує сплату штрафу.

Згідно частини першої статті 60 Закону України «Про захист економічної конкуренції» рішення може бути оскаржене до господарського суду у двомісячний строк з дня його одержання.

Відповідно до частини першої статті 55 Закону України «Про захист економічної конкуренції» особи, яким заподіяно шкоду внаслідок порушення законодавства про захист економічної конкуренції, можуть звернутись до господарського суду із заявою про її відшкодування.

Згідно частини другої статті 55 Закону України «Про захист економічної конкуренції» шкода, заподіяна порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченим пунктом 2 статті 50 цього Закону, відшкодовується особою, що вчинила порушення, у подвійному розмірі завданої шкоди.

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

В. Харченко