



Некоторые аспекты, влияющие на потенциал украинского экспорта через порты Дуная

О чем будем говорить?

- A. «Квази-портовые операторы» (как изменилась практика перевалки);
- B. Открытие рынка снятия отходов с коммерческих судов (кейс);
- C. Новая практика ареста судов (какие риски нужно закладывать);
- D. Вопрос законности коэффициентов МИУ к сборнику тарифов (УЗ).

«Квази-портовые операторы»

(как изменилась практика перевалки)

Классическая схема участников процесса перевалки:

ГП «АМПУ» (балансодержатель причала) – платный доступ к причалу;



Портовый оператор (стивидор «Х») – осуществляющий непосредственно перевалку.

«Квази-портовые операторы»

(как изменилась практика перевалки)

«Новая-старая» схема участников процесса перевалки:

ГП «АМПУ» (балансодержатель причала) – платный доступ к причалу;  АМПУ

«**Квази-портовый оператор**» – осуществляющий непосредственно перевалку;

Портовый оператор (терминал «Х») – осуществляющий расчёты с ГП «АМПУ».

«Квази-портовые операторы»

(как изменилась практика перевалки)

Риски:

- А. Портовый оператор – нарушает условия договора с ГП «АМПУ»;
- В. Отсутствует РТК (рабочая технологическая карта);
- С. За действия квази-портового оператора может отвечать портовый оператор.

Что нужно учесть:

- А. Предусмотреть правильную оговорку в договоре перевалки;
- В. Застраховать ответственность.

Открытие рынка снятия отходов

с коммерческих судов

Классическая схема участников процесса снятия отходов:

ГП «АМПУ» (балансодержатель акватории) – получатель санитарного сбора.



Открытие рынка снятия отходов

с коммерческих судов

Новая схема участников процесса снятия отходов:

ГП «АМПУ» (балансодержатель акватории) – оказывает услугу снятия отходов;  **АМПУ**

Лицензиат – оказывает услугу снятия отходов.

Открытие рынка снятия отходов

с коммерческих судов

Как это было сделано и что для этого делается сегодня?

- А. В ГРС Украины было доказано незаконность монополии ГП «АМПУ» на снятие отходов с судов;
- В. В суде было доказано незаконность ставок санитарного сбора.

Какие цели:

- А. Открыть рынок для всех заинтересованных субъектов;
- В. Участниками могут стать портовые операторы или специализированные компании.

Новая практика ареста судов

(какие риски нужно закладывать)

ХПК Украины:

- A. ... Заява про забезпечення позову у вигляді арешту **морського судна** подається в письмовій формі і повинна містити...
- B. ... Заява про забезпечення позову у вигляді арешту **на морське судно** розглядається судом не пізніше...
- C. ... Позов забезпечується **арештом морського судна**, що здійснюється для забезпечення морської вимоги...
- D. ... Заходи забезпечення позову, **крім арешту морського судна**, що здійснюється для забезпечення морської вимоги, мають бути співмірними із заявленими позивачем вимогами...

Новая практика ареста судов

(какие риски нужно закладывать)

**Речное судно, заходящее в морской порт,
может быть квалифицировано судом как морское судно**

Судно означает самоходное или несамоходное плавучее сооружение, которое используется: для перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты, осуществления рыбохозяйственной деятельности (в том числе рыболовные суда), разведки и ...

Вопрос законности коэффициентов МИУ

к сборнику тарифов (УЗ)

Путем принятия приказов МИУ утверждает коэффициенты, применяемые к тарифам Сборника тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом.

МИУ принимает эти коэффициенты в нарушение ключевого постановления КМУ № 1548 «Об установлении полномочий органов исполнительной власти и исполнительных органов городских советов по регулирование цен (тарифов).

МИУ имеет право в соответствующем порядке утверждать тарифы (согласно разработанной методике), а вот коэффициенты МИУ на свое личное усмотрение без методики утверждать не имеет права.

ANY QUESTIONS?



Дмитрий Очколяс
адвокат, к.ю.н.



+38 093 256 44 47



ochkolias@interlegal.com.ua