

25.12.2015 – 31.12.2015, № 50

КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ

Главная статья

[Наиболее значимые правовые события 2015 года в сфере недвижимости: законодательство, судебная практика](#)

Компетентное мнение

[Интеллектуальная собственность: итоги года, мнимые и реальные](#)

[Желтая карточка власти, или Итоги 2015 года в банковской сфере](#)

[Корпоративное законодательство – 2015: курс на евроинтеграцию](#)

[О состоянии развития земельно-аграрного законодательства Украины в 2015 году](#)

[Значимые правовые события в фармацевтической сфере – 2015: стремительные шаги навстречу интеграции с законодательством ЕС](#)

[Децентрализация власти "снизу вверх": достижения и перспективы](#)

Судебный взгляд

[Обзор судебной практики рассмотрения споров при участии банковских учреждений](#)

Правовые итоги 2015 года: транспорт

В очередной раз ожидалось, что 2015 год станет годом существенных реформ как в Украине в целом, так и в сфере транспорта в частности.

Среди прочего, ожидалось, что Украина добьется открытого неба с ЕС, ратифицирует долгожданную [Конвенцию МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве](#), примет Законы Украины "О внутреннем водном транспорте", "О железнодорожном транспорте", "Об автомобильном транспорте" и многие другие из тех, что обсуждаются годами и актуальны для экономики Украины.

Однако 2015 год не оказался таким, и сегодня, анализируя правовые события этого года, трудно сказать, что он был насыщен существенными правовыми изменениями для сферы транспорта, хотя и без них не обошлось.

Авиационный транспорт

Международные соглашения о воздушном сообщении

В авиационной сфере Украина так и не добились открытого неба с ЕС, однако Верховной Радой Украины были ратифицированы несколько межгосударственных соглашений о воздушном сообщении, наиболее примечательным из которых видится [Соглашение о воздушных перевозках с США от 14.07.2015 года](#), которое было ратифицировано [Законом Украины № 751-VIII от 04.11.2015 года](#).

Данное Соглашение устанавливает взаимовыгодное сотрудничество двух государств в сфере

авиаперевозок грузов и пассажиров и направлено на минимальное вмешательство органов государственной власти в сферу перевозок между ними.

Соглашение о воздушных перевозках предоставляет авиапредприятиям равные и справедливые возможности предлагать пассажирам и грузовладельцам различные варианты обслуживания, открывать в другом государстве свое представительство, осуществлять самообслуживание в аэропортах или привлекать поставщика таких услуг на свое усмотрение, самостоятельно или через агентов продавать авиабилеты.

Так, данное [Соглашение](#) предоставляет каждой из сторон ряд прав, направленных на упрощение авиасообщения между двумя государствами, среди которых следует отметить такие как:

- осуществление полетов над ее территорией без посадки;
- осуществление остановки на ее территории с некоммерческими целями;
- осуществление международных воздушных перевозок между пунктами по установленным соглашением маршрутам.

В рамках данного Соглашения авиапредприятия могут среди прочего:

- выполнять полеты в одном или обоих направлениях;
- сочетать разные номера рейсов при эксплуатации одного воздушного судна;
- обслуживать как пункты за пределами своей территории или другой стороны, так и промежуточные пункты;
- не производить остановки в любом пункте или пунктах;
- осуществлять транзитные перевозки через территорию другой стороны; и
- сочетать загрузки на одном воздушном судне независимо от того, где эти загрузки были приняты на борт.

Такие права осуществляются без ограничений по направлению или географии полетов, а также без потери какого-либо права осуществлять перевозки при условии, что перевозка, исключая грузовые перевозки, является составной частью маршрута, проходящего через пункт на территории государства происхождения авиапредприятия.

Что касается предоставления разрешений на выполнение полетов и технических разрешений на эксплуатацию договорных линий авиапредприятию другого государства, то оно осуществляется с минимальной процедурной задержкой при установленных Соглашением условиях.

Также Верховная Рада Украины ратифицировала Соглашения о воздушном сообщении, ранее подписанные Кабинетом Министров Украины (далее по тексту – КМУ) с [правительствами Объединенных Арабских Эмиратов от 26.11.2012 года \(Закон Украины № 750-VIII от 04.11.2015 года\)](#), [Черногории от 09.11.2011 года \(Закон Украины № 749-VIII от 04.11.2015 года\)](#), [Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии от 21.11.2011 года \(Закон Украины № 529-VIII от 17.06.2015 года\)](#).

Эксплуатация воздушных линий

Кроме того, еще одним важным правовым событием в сфере авиации стало вступление в силу 05.06.2015 года Авиационных правил Украины "Порядок предоставления и аннулирования прав на эксплуатацию воздушных линий", утвержденных [приказом Госавиаслужбы Украины № 686 от 24.10.2014 года](#) и зарегистрированных в Минюсте 13.11.2014 года под № 1440/26217. Они вступили в силу вместе с изменениями к ним, внесенными [приказом Госавиаслужбы Украины № 274 от 22.05.2015 года](#), зарегистрированным в Минюсте 29.05.2015 года под № 630/27075.

Новым [Порядком предоставления и аннулирования прав на эксплуатацию воздушных линий](#) устанавливается, что право на эксплуатацию международной регулярной и/или чартерной воздушной линии предоставляется тем авиаперевозчикам, которыми преимущественно владеют (контролируют полностью или владеют более чем 50 % их уставного капитала) или которых фактически контролируют (являются конечными выгодоприобретателями или владельцами более чем 50 % уставного капитала) государство Украина и/или граждане Украины.

Кроме того, также установлено, что право на эксплуатацию воздушных линий для выполнения регулярных международных воздушных перевозок из/в Украину предоставляется при условии, если авиаперевозчик выполняет регулярные воздушные перевозки в пределах Украины в течение периода не менее 12 месяцев подряд, предшествовавших дню подачи заявления, и имеет положительное значение максимально разрешенного количества частот для предоставления авиаперевозчику права на эксплуатацию воздушных линий для осуществления регулярных международных воздушных перевозок из/в Украину на дату подачи заявления.

В то же время был расширен перечень оснований для аннулирования прав на эксплуатацию воздушных линий.

Морской транспорт

Упрощение процедур в портах

На морском транспорте можно с уверенностью сказать, что 2015 год стал годом упрощения процедур в портах.

Во-первых, одним из основных правовых событий морской отрасли в 2015 году стало принятие [постановления КМУ № 491 от 07.07.2015 года](#), в соответствии с которым были внесены изменения в ряд более ранних документов с целью упрощения и детализации прохождения судами процедур в портах.

Особое внимание в принятых изменениях уделяется внедрению, обеспечению функционирования и развитию *Информационной системы портового сообщества*, которая по своему определению дает возможность портовому сообществу с помощью технических и программных средств накапливать, проверять, обрабатывать, хранить, обмениваться и передавать в электронной форме информацию и документы, необходимые для осуществления пограничного, таможенного и других видов контроля и оформления лиц, товаров, в том числе груза и багажа и транспортных средств. Данная программа соответствует законодательству об электронном документообороте и учитывает принцип "*единого окна*" международной практики.

Именно поэтому согласно новым изменениям контроль в пунктах пропуска для морского, речного и паромного сообщения не будет больше осуществляться комиссией, состоящей из представителей органа охраны государственной границы, таможенного органа, администрации порта и/или агентской организации (морского агента).

Решение о проведении контроля непосредственно на судне принимается после обмена информацией и документами в электронной форме между администрацией порта, государственными органами,

уполномоченными осуществлять соответствующие виды контроля в пунктах пропуска через государственную границу, и субъектами хозяйствования, осуществляющими свою деятельность в морском порту.

При этом в случае проведения контроля непосредственно на судне он проводится без задержки грузовых операций.

Во-вторых, в 2015 году отдельные **изменения** были внесены и в Порядок оформления прихода судов в морской порт, предоставления разрешения на выход судов в море и оформления выхода судов из морского порта, утвержденный **приказом Министерства инфраструктуры Украины № 430 от 27.06.2013 года**, зарегистрированным в Минюсте 23.07.2013 года под № 1230/23762.

Данные изменения значительно упрощают оформление судов в портах. Так, согласно новым правилам приход судов внутреннего или смешанного плавания (за исключением пассажирских судов и судов, перевозящих опасные грузы), которые осуществляют каботажные перевозки водами акваторий Николаевского и Херсонского морских портов, Херсонского морского канала, Бугско-Днепровско-лиманского канала, первого и второго колен канала акватории порта Николаев и Спасского канала, оформляется в соответствии с требованиями данного **Порядка один раз за календарный год** в первый заход судна в акваторию морского порта. В дальнейшем в течение календарного года капитан судна непосредственно или через морского агента заблаговременно предоставляет капитану морского порта по электронной почте необходимую информацию о судне и его прибытии.

Кроме того, в 5 раз сокращен перечень документов, которые должны предоставляться капитаном судна по приходу судна в порт. При этом не требуется предоставление оригиналов данных документов – достаточно копии, заверенной личной подписью капитана и судовой печатью (при наличии).

Экологический контроль

Изменения не могли не затронуть и наиболее важную для судовладельцев тему экологического контроля. Так, **постановлением КМУ № 491 от 07.07.2015 года** внесены изменения в Типовую технологическую схему пропуска через государственную границу лиц, автомобильных, водных, железнодорожных и воздушных транспортных средств перевозчиков и товаров, перемещаемых ими, утвержденную **постановлением КМУ № 451 от 21.05.2012 года**, согласно которым "экологический контроль судна осуществляется в случае, когда с судна выбрасываются видимые плавучие частицы или возникают видимые следы нефти или нефтесодержащих или других загрязняющих веществ в районе их сброса, что приводит к фактическому ухудшению качества воды".

Данные изменения внесены и в другие акты КМУ согласно его недавнему **постановлению № 953 от 13.10.2015 года** относительно осуществления экологического и радиологического контроля.

Таможенные формальности на морском и речном транспорте

Приказом Министерства финансов Украины № 308 от 10.03.2015 года, зарегистрированным в Минюсте 30.04.2015 года под № 486/26931, утвержден Порядок выполнения таможенных формальностей на морском и речном транспорте. Он заменяет ранее действовавшую **Инструкцию Государственной таможенной службы Украины об организации таможенного контроля и таможенного оформления судов и товаров, перемещаемых ими**.

Данный **Порядок** регламентирует электронный документооборот между судном (судовым агентом) и таможенными органами, в т. ч. посредством Информационной системы портового сообщества, с целью упрощения применения к судну свободной практики, таможенного оформления прихода (отхода) судна и грузов, особенно процедуры контроля судов каботажного плавания, а также формирования и регистрации судового дела на основании документов, согласно которым был

осуществлен таможенный контроль и таможенное оформление судна.

Отдельное и особое внимание уделено таможенному оформлению яхт, которые декларируются с применением декларации временного ввоза (временного вывоза) яхты, а также с оформлением обязательства капитана судна о реимпорте (реэкспорте) судна заграничного плавания и обязательстве об обратном вывозе (ввозе) яхты, регистрируемом в электронном Журнале учета обязательства капитана судна об обратном вывозе за пределы таможенной территории Украины (ввоз на таможенную территорию Украины) судна заграничного плавания.

Также [Порядок](#) вводит новое понятие "**портовый оператор (стивидорная компания)**", под которым понимается *"субъект хозяйствования, который осуществляет эксплуатацию морского терминала, проводит погрузочно-разгрузочные работы, обслуживание и хранение товаров, обслуживание судов и пассажиров, а также другие связанные с этим виды хозяйственной деятельности"*.

Соглашение с Кипром о морском торговом судоходстве

Немаловажной является [ратификация](#) Верховной Радой Украины [Соглашения между КМУ и Правительством Республики Кипр о морском торговом судоходстве от 08.11.2012 года](#), поскольку Кипр входит по информации UNCTAD в список 35 стран с наиболее крупным зарегистрированным флотом по состоянию на 01.01.2014 года, а на судах под его флагом очень часто работают украинские моряки.

Основной особенностью такого [Соглашения](#) является предоставление судам другого государства в своих портах и территориальных водах под своей суверенной юрисдикцией такого же отношения, как и к своим собственным судам в части начисления портовых сборов и налогов, доступа к портам, пользования услугами порта, использования портовых средств для загрузки и разгрузки грузов и для посадки и высадки пассажиров, осуществления обычных коммерческих операций и пользования всеми соответствующими услугами. Однако это не распространяется на каботажные перевозки и операции, связанные со спасанием и буксировками.

Кроме того, данным [Соглашением](#) регулируется взаимное признание судовых документов и удостоверений моряка.

Автомобильный транспорт

Лицензирование перевозок на автомобильном транспорте

С принятием [Закона Украины "О лицензировании видов хозяйственной деятельности" № 222-VIII от 02.03.2015 года](#) Министерство инфраструктуры Украины своим [приказом № 310 от 13.08.2015 года](#), зарегистрированным в Минюсте 28.08.2015 года под № 1039/27484, отменило ряд приказов, связанных с лицензированием на транспорте, в том числе относительно осуществления хозяйственной деятельности по предоставлению услуг по перевозке пассажиров, опасных грузов, багажа автомобильным транспортом.

В связи с этим и в соответствии с упомянутым Законом КМУ принял [постановление № 1001 от 02.12.2015 года "Об утверждении Лицензионных условий осуществления хозяйственной деятельности по перевозке пассажиров, опасных грузов и опасных отходов автомобильным транспортом, международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом"](#).

Прежде всего данным постановлением устанавливается, что лицензии, выданные до вступления в силу [Закона Украины "О лицензировании видов хозяйственной деятельности"](#), продолжают действовать на протяжении 2 месяцев со дня опубликования данного [постановления](#), т. е. до 18.02.2016 года. В течение данного срока лицензиаты должны подать органу лицензирования

документы и сведения, определенные частью третьей статьи 15 Закона Украины "О лицензировании видов хозяйственной деятельности".

Далее согласно постановлению КМУ № 609 от 05.08.2015 года "Об утверждении перечня органов лицензирования и признании утратившими силу некоторых постановлений Кабинета Министров Украины" органом лицензирования является Государственная служба Украины по безопасности на транспорте (Укртрансбезопасность).

Лицензионные условия устанавливают исчерпывающий перечень документов, которые прилагаются к заявлению на получение лицензии, а также устанавливают организационные, кадровые и технологические требования к материально-технической базе лицензиата и средствам осуществления деятельности, обязательные для выполнения при осуществлении указанной деятельности. Так, устанавливаются требования к водителям, персоналу, который проверяет техническое состояние и обслуживает (ремонтирует) транспортные средства, медицинским работникам и самому лицензиату, как и по отдельным вопросам осуществления им хозяйственной деятельности.

Ликвидация справки-счета

Также не менее важным правовым событием в сфере автомобильного транспорта стало принятие КМУ постановления № 941 от 18.11.2015 г. по вопросам регистрации транспортных средств, которым была отменена справка-счет.

Ранее справка-счет была в перечне документов, которые подтверждали правомерность приобретения транспортных средств. С одной стороны, ее оформление упрощало перерегистрацию автомобиля на нового собственника, однако, с другой стороны, это значительно увеличивало расходы при перерегистрации и создавало риск для неправомерной перерегистрации автомобиля на нового собственника, что подтверждается судебной практикой в Украине.

ВЫВОД:

В заключение хотелось бы отметить, что реформирование сфер транспорта в 2015 году хоть и медленно, но происходило: процедуры контроля упрощаются, условия ведения бизнеса становятся более прозрачными, появляются новые возможности для расширения сфер предпринимательской деятельности.

В 2016 году следует ожидать принятия и других нормативно-правовых актов в сфере транспорта, которые уже внесены на рассмотрение парламента.

Однако этого явно недостаточно и у государственных органов нет другого выбора, как вместо половинчатых реформ реализовывать своевременные и быстрые решения не только в сфере транспорта, но и в сфере налогообложения. Ведь абсолютно понятно, что как широко не открывай двери бизнесу для того, чтобы он стал развиваться и детенизироваться, он не станет этого делать без правильной налоговой реформы, построенной на новом общественном договоре.

Денис Рабомизо,
Адвокат, партнер
[ЮФ Rabomizo](#)



© ТОВ «Інформаційно-аналітичний центр «ЛІГА», 2015.

© ТОВ «ЛІГА ЗАКОН», 2015.

© ООО "Информационно-аналитический центр "ЛИГА", 2015
© ООО "ЛИГА ЗАКОН", 2015

