



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

6 червня 2019 р.

Київ

№ 410 - р

Про закриття провадження
у справі № 143-26.13/81-17

Антимонопольний комітет України (далі – Комітет), розглянувши матеріали № 128-26.13/81-17 про порушення законодавства про захист економічної конкуренції та подання Департаменту розслідувань порушень законодавства про захист економічної конкуренції з попередніми висновками від 28.03.2019 № 143-26.13/81-17/124-спр,

ВСТАНОВИВ:

1. ПРЕДМЕТ СПРАВИ

- (1) Комітетом розпочато справу № 128-26.13/81-17 (далі – **Справа**) про порушення законодавства про захист економічної конкуренції за ознаками вчинення державним підприємством водних шляхів «Укрводшлях» порушення, передбаченого частиною першою статті 13, пунктом 2 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції» (далі – Закон), шляхом вчинення дій із необґрунтованої відмови в наданні послуг товариству з обмеженою відповідальністю сільськогосподарське підприємство «НІБУЛОН» з пропуску через Каховський та Кременчуцький судноплавні шлюзи баржебуксирних плавскладів, у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку (ринках) послуг зі шлюзування річкових суден під час їх проходження через судноплавні шлюзи Дніпровського каскаду, що призвело до ущемлення інтересів суб'єкта господарювання, яке було б неможливим за умов існування значної конкуренції на ринку.

2. ЗАЯВНИК

- (2) Заявником у Справі є товариство з обмеженою відповідальністю сільськогосподарське підприємство «НІБУЛОН» (далі – ТОВ СП «НІБУЛОН» або Товариство) (м. Миколаїв, ідентифікаційний код 14291113).

3. ВІДПОВІДАЧ

- (3) Відповідачем у Справі є державне підприємство водних шляхів «Укрводшлях» (далі – ДПВШ «Укрводшлях» або Підприємство) (м. Київ, ідентифікаційний код 03150102).

4. ПРОЦЕДУРНІ ДІЇ

- (4) До Комітету надійшли заяви ТОВ СП «НІБУЛОН» від 05.12.2016 № 15237/3-16/27 (вх. № 8-01/482-АМ від 08.12.2016) та від 13.03.2017 № 3421/3-17/27 (вх. № 8-01/2352 від 14.03.2017) про зловживання ДПВШ «Укрводшлях», в особі відокремлених підрозділів «Каховський судноплавний шлюз» та «Кременчуцький судноплавний шлюз» цього Підприємства, монопольним (домінуючим) становищем на ринку (ринках) послуг зі шлюзування річкових суден під час їх проходження через судноплавні шлюзи Дніпровського каскаду, зокрема, шляхом нав'язування непотрібної ТОВ СП «НІБУЛОН» додаткової послуги з пропуску через Каховський та Кременчуцький судноплавні шлюзи баржебуксирних плавскладів.
- (5) Комітетом надіслано листи та вимоги про надання інформації ДПВШ «Укрводшлях», ТОВ СП «НІБУЛОН», Міністерству інфраструктури України (далі – Мінінфраструктури), Державній службі України з безпеки на транспорті (далі – Укртрансбезпека) та отримано відповіді на них.
- (6) Розпорядженням державного уповноваженого Комітету від 03.07.2017 №07/134-р розпочато розгляд Справи за ознаками вчинення державним підприємством водних шляхів «Укрводшлях» порушення, передбаченого частиною першою статті 13, пунктом 2 статті 50 Закону, шляхом вчинення дій з необґрунтованої відмови в наданні послуг товариству з обмеженою відповідальністю сільськогосподарське підприємство «НІБУЛОН» з пропуску через Каховський та Кременчуцький судноплавні шлюзи баржебуксирних плавскладів, у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку (ринках) послуг зі шлюзування річкових суден під час їх проходження через судноплавні шлюзи Дніпровського каскаду, що призвело до ущемлення інтересів суб'єкта господарювання, яке було б неможливим за умов існування значної конкуренції на ринку.
- (7) Слухання у Справі проведено 13.09.2017 за участю ДПВШ «Укрводшлях» та ТОВ СП «НІБУЛОН», за результатами якого складено протокол.
- (8) ДПВШ «Укрводшлях» листом від 14.09.2017 № Пр/10-08/112 (вх. № 8-01/9088 від 18.09.2017) звернулося до Комітету з клопотанням щодо залучення до розгляду Справи, у якості третьої сторони, Укртрансбезпеки. Проте, враховуючи відсутність належних обґрунтувань стосовно того, яким чином рішення у Справі може суттєво зачепити права та інтереси Укртрансбезпеки, відповідно до частини другої статті 39 Закону, листом від 03.10.2017 №143-29/07-10628 Комітет повідомив про відсутність підстав для її залучення до Справи.
- (9) Комітетом надіслано лист Кабінету Міністрів України (далі – КМУ) від 05.03.2018 за № 143-29/07-2748 щодо ситуації, яка склалася на ринку послуг з шлюзування річкових суден.
- (10) Комітетом надіслано листи та вимоги про надання інформації ДПВШ «Укрводшлях», ТОВ СП «НІБУЛОН», Мінінфраструктури, Укртрансбезпеці, публічному акціонерному товариству «Укргідропроєкт» (далі – ПАТ «Укргідропроєкт», публічному акціонерному товариству «Запоріжгідросталь» (далі – ПАТ «Запоріжгідросталь»), Державній службі морського та річкового транспорту України (далі – Морська адміністрація) та отримано відповіді на них.
- (11) Подання з попередніми висновками у справі від 28.03.2019 № 143-26.13/81-17/124-спр листами від 02.04.2019 за № 143-26.13/07-4315 та № 143-26.13/07-4316 направлено Заявнику та Відповідачу відповідно.

5. ОБСТАВИНИ СПРАВИ

- (12) Відповідно до частини першої статті 12 Закону, монопольним (домінуючим) становищем вважається становище суб'єкта господарювання, зокрема, якщо у нього немає жодного конкурента на ринку.
- (13) Відповідно до частини першої статті 13 Закону, зловживанням монопольним (домінуючим) становищем на ринку, зокрема, визначаються 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.
- (14) Відповідно до пункту 2 статті 50 Закону, зловживання монопольним (домінуючим) становищем є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції.
- (15) Відповідно до пункту 1 Положення про Мінінфраструктури, затвердженого Указом Президента України від 12.05.2011 № 581/2011, Мінінфраструктури є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади у формуванні та забезпеченні реалізації державної політики, зокрема, у сфері морського і річкового транспорту.
- (16) Згідно з пунктом 1 статті 6 Положення про Державну систему управління безпекою судноплавства, затвердженого постановою КМУ від 07.10.2009 № 1137, обов'язок організації безпечної експлуатації судноплавних шляхів, акваторій, гідротехнічних та інших споруд, пов'язаних із судноплавством, а також вжиття заходів для запобігання негативному впливу на систему діяльності суб'єктів господарювання, що спрямована лише на отримання прибутку, покладено на Мінінфраструктури, Укртрансбезпеки та ДПВШ «Укрводшлях».
- (17) ДПВШ «Укрводшлях» є суб'єктом господарювання у розумінні статті 1 Закону.
- (18) Відповідно до пункту 2.1 статті 2 Статуту, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 12.06.2008 № 710 зі змінами, внесеними наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 01.09.2010 № 629, ДПВШ «Укрводшлях» створене з метою утримання в належному стані внутрішніх водних шляхів загального користування, судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів, морських каналів, підхідних каналів морських портів), створення безпечних судноплавних умов для плавучих засобів та безперервного суднопроводу через шлюзи Дніпровського каскаду згідно з вимогами чинного законодавства.
- (19) Отже, здійснення безперервного суднопроводу через шлюзи Дніпровського каскаду, згідно з вимогами чинного законодавства, є метою створення і діяльності ДПВШ «Укрводшлях».
- (20) Виконання вказаних завдань забезпечують відокремлені підрозділи ДПВШ «Укрводшлях» (адміністрації судноплавних шлюзів): «Київський судноплавний шлюз», «Канівський судноплавний шлюз», «Кременчуцький судноплавний шлюз», «Дніпродзержинський судноплавний шлюз», «Запорізький район гідротехнічних споруд» та «Каховський судноплавний шлюз».
- (21) ДПВШ «Укрводшлях» пов'язане зі своїми структурними підрозділами відносинами контролю у розумінні статті 1 Закону і є єдиним суб'єктом господарювання.
- (22) Жоден суб'єкт господарювання, окрім ДПВШ «Укрводшлях», враховуючи нормативно-правове регулювання, не надає послуги зі шлюзування річкових суден під час їх проходження через судноплавні шлюзи Дніпровського каскаду.
- (23) ДПВШ «Укрводшлях» має ознаки такого, що займає монопольне (домінуюче) становище на ринку (ринках) шлюзування річкових суден під час їх проходження через судноплавні шлюзи Дніпровського каскаду.

- (24) ТОВ СП «НІБУЛОН» звернулось до Комітету з заявами про зловживання ДПВШ «Укрводшлях», в особі відокремлених підрозділів «Каховський судноплавний шлюз» та «Кременчуцький судноплавний шлюз», монополічним (домінуючим) становищем на ринку (ринках) послуг зі шлюзування річкових суден під час їх проходження через судноплавні шлюзи Дніпровського каскаду, зокрема, шляхом нав'язування непотрібної ТОВ СП «НІБУЛОН» додаткової послуги з пропуску через Каховський та Кременчуцький судноплавні шлюзи баржебуксирних плавскладів.
- (25) ТОВ СП «НІБУЛОН» у заявах зазначив, що у зв'язку з розташуванням на річці Дніпро каскаду водосховищ, судноплавство цим внутрішнім водним шляхом безпосередньо пов'язане з необхідністю пропуску суден через судноплавні гідротехнічні споруди – судноплавні шлюзи: Київський, Канівський, Кременчуцький, Дніпродзержинський, Запорізький та Каховський.
- (26) Безпечні умови судноплавства на внутрішніх водних шляхах та проходження через судноплавні шлюзи регламентуються відповідно: Правилами судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 16.02.04 № 91, зареєстрованими в Міністерстві юстиції України від 12.07.04 за № 872/9471 (далі – Правила судноплавства); Правилами технічної експлуатації судноплавних гідротехнічних споруд, затвердженими наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 13.06.2007 № 492, зареєстрованими в Міністерстві юстиції України від 09.07.2007 за № 780/14047 зі змінами та доповненнями, внесеними Мінінфраструктури від 10.07.2012 № 400 (далі – Правила експлуатації) та Правилами пропуску суден через судноплавні шлюзи України, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 20.10.2003 № 809 (зі змінами), який зареєстрований в Міністерстві юстиції України від 04.11.2003 за № 1010/8331 (далі – Правила пропуску).
- (27) Відповідно до п. 1.3 Правил експлуатації, утримання та експлуатація судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів) здійснюється ДПВШ «Укрводшлях» – юридичною особою державної форми власності, підпорядкованою центральному органу виконавчої влади в галузі транспорту, основним видом діяльності якої є утримання та експлуатація внутрішніх водних шляхів загального користування і судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів).
- (28) Відповідно до п. 2.4 Правил пропуску, судна, що прямують для шлюзування, повинні сплатити вартість послуг за шлюзування відповідно до граничних розмірів плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду.
- (29) За наданою ТОВ СП «НІБУЛОН» інформацією, Товариство здійснює, в межах України, міжобласні перевезення навалочних вантажів, внутрішніми водними шляхами України, суднами внутрішнього та змішаного плавання. Для цього ТОВ СП «НІБУЛОН» використовує власні буксири проекту POSS – 115 (довжина – 37,2 м, ширина – 11,12 м, осадка – 2,54 м, потужність – 2560 к. с.) та несамохідні баржі проекту NBL – 90 (довжина – 86,4 м, ширина – 16,0 м, осадка – 3,56 м, дедвейт – 4143 т). Для перевезення вантажів ці судна використовуються у складі баржебуксирних плавскладів, до складу яких входять по одному буксиру та по дві несамохідні баржі, які рухаються у жорсткій зчалці в довжину з габаритами: загальна довжина – 217,2 м, ширина – 16,0 м, висота борту – 1,51 м.
- (30) Отже, як вважає ТОВ СП «НІБУЛОН», баржебуксирні плавсклади, які шлюзуються у жорсткій зчалці в довжину, повністю відповідають Правилам пропуску та корисній довжині камер Кременчуцького і Каховського судноплавних шлюзів, яка становить 260 м.
- (31) ТОВ СП «НІБУЛОН» звернулося до відокремлених підрозділів ДПВШ «Укрводшлях» «Каховський судноплавний шлюз» та «Кременчуцький судноплавний шлюз» з приводу

надання послуг з пропуску (шлюзування) баржебуксирного плавскладу у жорсткій зчалці в довжину, на що Товариству було відмовлено.

- (32) ТОВ СП «НІБУЛОН», не погоджуючись з прийнятими рішеннями цих відокремлених підрозділів про відмову в наданні запитуваної Товариством послуги з пропуску баржебуксирних плавскладів через Каховський та Кременчуцький судноплавні шлюзи, звернулося з вимогою «... організувати ретельну перевірку додержання і застосування адміністраціями судноплавних шлюзів вимог Правил пропуску та припинити систематичне порушення відокремленими підрозділами ДПВШ «Укрводшлях» норм Правил пропуску та забезпечити безперешкодний пропуск (шлюзування) баржебуксирних складів з буксиру проекту POSS-115 та двох несамохідних барж проекту NBL-90 «НБЛ-009» у жорсткій зчалці в довжину, насамперед, через Каховський та Кременчуцький судноплавні шлюзи, у суворій відповідності до чинних Правил пропуску» (мова оригіналу) до ДПВШ «Укрводшлях».
- (33) Листом від 31.10.2016 № 04-10/83 ДПВШ «Укрводшлях» повідомило Товариство, що «...за одностайним висновком начальників вахт судноплавних шлюзів, які здійснюють судно пропуск і є відповідальними за його безпеку, шлюзування складів «1 буксир + 2 несамохідні баржі» мають великі ризики небезпеки як для шлюзів, так і для самих суден» (мова оригіналу), тим самим зазначаючи, що пропуск баржебуксирних плавскладів можливий лише у разі їх поділу, а саме у складі одного буксиру і однієї несамохідної баржі.
- (34) За інформацією ТОВ СП «НІБУЛОН», Товариство було змушене сплатити в три рази більше коштів на користь ДПВШ «Укрводшлях», внаслідок здійснення додаткових операцій з пропуску суден через судноплавні шлюзи.
- (35) Комітет звернувся з порушеного питання до ДПВШ «Укрводшлях», Мінінфраструктури та Укртрансбезпеки, які повідомили Комітет, що шлюзування плавскладів «1 буксир + 2 несамохідні баржі» мають великі ризики небезпеки як для шлюзів, так і для самих суден.
- (36) Листом від 24.01.2017 № 497/55/10-17 Мінінфраструктури повідомило Комітет, що Правила пропуску не визначають безпечного плавання плавскладів, до складу яких входять по одному буксиру та по дві несамохідні баржі з габаритами 217 x 16,2 м, на внутрішніх водних шляхах, безпечного їх підходу та виходу з підхідних каналів, аванпортів шлюзів, а також їх пропуску через судноплавні шлюзи.
- (37) Відповідно до підпункту 3 пункту 4 Положення про Укртрансбезпеку, затвердженого постановою КМУ від 11.02.2015 № 103, одним із основних завдань Укртрансбезпеки є здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою, зокрема, на морському та річковому транспорті.
- (38) Згідно з пунктами 4.3, 7.2 Правил пропуску, організацію і керівництво шлюзуванням через шлюзи Дніпровського каскаду здійснює начальник вахти шлюзу, який при здійсненні шлюзування несе повну відповідальність за безпеку суднопропуску згідно з чинним законодавством України.
- (39) Адміністрація шлюзу та ДПВШ «Укрводшлях» несуть відповідальність за технічний стан шлюзів і підхідних каналів у навігаційний період та повинні забезпечувати можливість цілодобового безпечного руху суден усіх інших судовласників.
- (40) Тому головним обов'язком начальників вахт, адміністрацій судноплавних шлюзів ДПВШ «Укрводшлях» є забезпечення безпечного суднопропуску через шлюзи та вжиття заходів запобігання аварійним ситуаціям на шлюзах.
- (41) Також пунктом 4.8 Правил пропуску встановлено, що зупинка суден для очікування шлюзування здійснюється судноводіями за вказівками начальника вахти шлюзу і

повинна забезпечувати безпечні умови підходу та відходу від шлюзу суден, що здійснюють шлюзування.

- (42) Згідно з пунктом 4.14 Правил пропуску, шлюзування суден не обладнаних механічним пристроєм, який надає руху цим суднам, дозволяється тільки на буксирі (під бортом, на штовханні) самохідного судна.
- (43) ДПВШ «Укрводшлях» листом від 26.01.2017 № 04-13/05 повідомило Комітет, що *« ... використаний ТОВ СП «Нібулон» у зверненнях до судноплавних шлюзів термін «жорстка зчалка в довжину сталевими тросами» не регламентований жодним нормативним документом, а сталевий трос не є жорстким елементом в принципі, що не дозволяє оцінити ступінь керованості несамохідних барж і вважати дві баржі зчлені таким чином як одне судно»* (мова оригіналу).
- (44) Пункти 1.2.1, 1.2.2 Правил судноплавства вимагають від судноводія буксиру для підходу/відходу до шлюзу/від шлюзу та проходження шлюзування мати необхідну кваліфікацію.
- (45) У листі від 26.01.2017 № 04-13/05 ДПВШ «Укрводшлях» також зазначає, що баржебуксирні плавсклади ТОВ СП «НІБУЛОН», до складу яких входять по одному буксиру та по дві несамохідні баржі, на Дніпровському каскаді судноплавних гідротехнічних споруд ще не експлуатувались і шлюзувань таких плавскладів не відбувалось, відповідно необхідна кваліфікація та практика судноводіїв з підходу та відходу від шлюзу таких плавскладів відсутня, що унеможливує безпечний судно пропуск таких плавскладів і має великі ризики небезпеки як для шлюзів, так і для самих суден.
- (46) ТОВ СП «НІБУЛОН», у свою чергу, стверджує, що його судноводії мають всю необхідну кваліфікацію для плавання в районах внутрішніх водних шляхів та для здійснення шлюзування тощо.
- (47) Листом від 20.07.2017 № 143-29/07-7882 Комітет звернувся до ДПВШ «Укрводшлях» з вимогою про надання інформації, зокрема, запитувалась інформація щодо заходів, які здійснювало ДПВШ «Укрводшлях» стосовно визначення безпечного або небезпечного шлюзування баржебуксирного плавскладу, до складу якого входить один буксир проекту POSS – 115 та дві несамохідні баржі проекту NBL – 90, які рухаються у жорсткій зчалці в довжину через шлюзи Дніпровського каскаду (звернення до експертних організацій, проектувальників шлюзів тощо).
- (48) Листом від 27.07.2017 № 04-13/87 ДПВШ «Укрводшлях» повідомило Комітет, що листом від 30.03.2017 № 04-17/49 воно звернулося до Першого заступника генерального директора ПАТ «Укргідропроєкт» Осадчого С.Д., щодо надання експертної оцінки ризиків небезпеки для конструкцій шлюзів і безпечного суднопропуску при шлюзуванні плавскладів 1 буксир + 2 несамохідні баржі, а також рекомендації щодо наявності (або відсутності) шляхів мінімізації таких ризиків, які дозволили б здійснювати експлуатацію шлюзів у проектних режимах і надавати послуги по безпечному судно пропуску зазначених плавскладів.
- (49) Листом від 11.04.2017 № НДВ/497 ДПВШ «Укрводшлях» були отримані Рекомендації ПАТ «Укргідропроєкт» та АТ «СПКТБ «Запоріжгідросталь» (за підписом Першого заступника генерального директора ПАТ «Укргідропроєкт» та Голови Правління АТ «СПКТБ «Запоріжгідросталь») щодо можливості безпечного суднопропуску через Дніпровські шлюзи плавскладів «1 буксир + 2 несамохідні баржі (далі – Рекомендації), де зазначалося, що ПАТ «Укргідропроєкт», як Генеральний проектувальник Дніпровських судноплавних шлюзів та АТ «СПКТБ «Запоріжгідросталь» (за згодою), як проектувальник технологічного гідромеханічного обладнання та технологічних металоконструкцій шлюзів дійшли до наступного висновку: ступінь ризиків одномоментного руйнування технологічного і гідромеханічного обладнання та

технологічних металоконструкцій шлюзів, суттєвого пошкодження гідротехнічних конструкцій та, як наслідок, скорочення строку експлуатаційної придатності Дніпровських судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів), при запровадженні в постійну практику шлюзування плавскладів «1 буксир + 2 несамохідні баржі» на штовханні, є неприпустимим».

- (50) 13.09.2017 Комітетом разом з представниками ДПВШ «Укрводшлях» та ТОВ СП «НІБУЛОН» були проведені слухання, зокрема, в частині необхідності проведення експертизи стосовно безпечного пропуску через Каховський та Кременчуцький судноплавні шлюзи плавскладів «1 буксир + 2 несамохідні баржі». За результатами слухань, сторони у Справі погодились, що є необхідність у проведенні такої експертизи.
- (51) Проте після слухань у справі ДПВШ «Укрводшлях» письмово повідомило Комітет, що *«Порядком використання коштів державного бюджету для підтримки експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів, внутрішніх водних шляхів» затвердженим постановою КМУ від 05.03.2008р. №188, не передбачено цільових видатків відповідного призначення»* (мова оригіналу).
- (52) ТОВ СП «НІБУЛОН» також відмовилося від оплати проведення експертизи, пояснюючи це тим, що у ДПВШ «Укрводшлях» *«на меті проведення інженерно-технічного обстеження шлюзів за рахунок ТОВ СП «НІБУЛОН», що по своїй вартості не є співрозмірним з спричиненою шкодою і вартістю додаткових витрат підприємства, які воно понесло внаслідок порушення ДПВШ «Укрводшлях» законодавства про захист економічної конкуренції»* (мова оригіналу).
- (53) Листом від 20.09.2017 № 04-13/121 ДПВШ «Укрводшлях» повідомило Комітет, що наполягає на проведенні технічної експертизи з питань, викладених у листі від 11.09.2017 № 04-10/115, водночас, зазначивши, що ТОВ СП «НІБУЛОН», здійснюючи рух водними шляхами річки Дніпро плавскладами «1 буксир + 2 несамохідні баржі», довжина яких становить 217,0 м, порушує норми, встановлені вимогами Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (далі – Угода), а також встановлені «Синьою книгою» Європейської економічної комісії ООН (далі – «Синя книга» СЕК ООН).
- (54) Крім того, ДПВШ «Укрводшлях» повідомило Комітет, що листом від 20.09.2017 № Пр/10-08/115 воно звернулося до Укртрансбезпеки, як центрального органу виконавчої влади в Україні, що здійснює нагляд за додержанням законодавства про судноплавство на внутрішніх водних шляхах України, правил щодо забезпечення безпеки експлуатації суден на внутрішніх водних шляхах України і законодавства щодо системи управління безпекою судноплавства, з метою забезпечення виконання законних вимог чинного міжнародного законодавства ТОВ СП «НІБУЛОН» та недопущення можливих негативних наслідків на судноплавних шлюзах та ділянках водних шляхів річки Дніпро.
- (55) Листом від 18.10.2017 № 143-29/07-11172 Комітет звернувся до Укртрансбезпеки з вимогою про надання інформації, в якій, зокрема, запитувалась інформація, необхідна для визначення безпечності проходу вищевказаних плавскладів через Каховський та Кременчуцький судноплавні шлюзи.
- (56) Укртрансбезпека листом від 09.11.2017 № 9374/03/15-17 повідомила, що нею не проводились експертизи для визначення безпечних умов проходження через судноплавні шлюзи відповідно до Правил пропуску суден.
- (57) Щодо факторів, які Укртрансбезпека враховує для визначення безпечності проходу судна через шлюзи, було зазначено, що *«Прохід суден через судноплавні гідротехнічні споруди регулюється Правилами пропуску суден через судноплавні шлюзи України, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 20.10.2003 № 809,*

зареєстрованими у Міністерстві юстиції України 04.11.2003 за № 1010/8331 (далі – Правила пропуску), Правилами технічної експлуатації судноплавних гідротехнічних споруд, затвердженими наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 13.06.2007 № 492, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 09.07.2007 за № 780/14047 (далі – Правила експлуатації), а також іншими нормативними актами, які встановлюють основні організаційні та технічні вимоги до експлуатації судноплавних гідротехнічних споруд, неухильне виконання яких забезпечує безперервний і безпечний пропуск транспортного флоту та надійну і безпечну експлуатацію судноплавних шлюзів».

- (58) На питання стосовно інформації, яка, на думку Укртрансбезпеки, необхідна для того, щоб визначити безпечність проходу баржебуксирних плавскладів «1 буксир + 2 несамохідні баржі» через Каховський та Кременчуцький судноплавні шлюзи, зокрема, необхідної технічної документації, було повідомлено, що «Крім урахування нормативно-правових актів, які регулюють питання безпеки судноплавства, мають бути здійснені спеціальні розрахунки та дослідження, які повинні базуватися на особливостях конкретних ділянок внутрішніх водних шляхів, судноплавних шлюзів, якими планується експлуатувати вказані типи складів суден. За основу спеціальних розрахунків та дослідницьких заходів необхідно взяти математичне моделювання з урахуванням усіх факторів, що впливають на безпеку проходу судноплавних шлюзів та безпеку судноплавства в цілому» (мова оригіналу).
- (59) Враховуючи вищезазначене, Комітет листами від 24.11.2017 № 143-29/07-12923 та № 143-29/07-12925 звернувся до ПрАТ «Укргідропроєкт» та АТ «СПКТБ «Запоріжгідросталь», як до галузевих проектних організацій, які мають бути залучені для визначення повного переліку питань для експертизи (лист ДПВШ «Укрводшлях» від 11.09.2017 № 04-10/115), з вимогами про надання інформації, в яких, зокрема, запитувалася інформація, необхідна для визначення безпечності проходу вищевказаних плавскладів через Каховський та Кременчуцький судноплавні шлюзи.
- (60) Листом від 14.12.2017 № ВГП-765 ПрАТ «Укргідропроєкт» зазначило, що «експертиза проектів об'єктів, що знаходяться на території України, не виконується ПрАТ «Укргідропроєкт», оскільки компанія не відповідає критеріям, які повинна мати експертна організація у відповідності з законодавством України в сфері містобудівної діяльності».
- (61) На питання Комітету щодо можливості здійснення ПрАТ «Укргідропроєкт» експертизи, необхідної для визначення безпечності проходу відповідних баржебуксирних плавскладів через Каховський та Кременчуцький судноплавні шлюзи, Товариство повідомило, що «ПрАТ «Укргідропроєкт» не є експертною організацією та не має в штаті спеціалістів з відповідними кваліфікаційними сертифікатами».
- (62) Крім того, «ПрАТ «Укргідропроєкт» звернуло увагу Комітету «на високу ступінь ризиків одномоментного можливого руйнування технологічного гідромеханічного обладнання та технологічних металоконструкцій шлюзів, суттєвого пошкодження гідротехнічних конструкцій та, як наслідок, скорочення строку експлуатаційної придатності Дніпровських судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів), при шлюзуванні суден, які не відповідають проектним габаритам, а також при порушенні правил експлуатації судноплавних шлюзів» (мова оригіналу).
- (63) Листом від 19.12.2017 № 01/117Зел.п АТ СПКТБ «Запоріжгідросталь» зазначило, що повністю погоджується з ПрАТ «Укргідропроєкт», яке листом від 14.12.2017 № ВГП-765 відповіло на питання Комітету щодо безпечного шлюзування плавскладів «1 буксир + 2 несамохідні баржі».
- (64) Крім того, на питання Комітету щодо інформації, яка на думку АТ «СПКТБ «Запоріжгідросталь», необхідна для того, щоб визначити безпечність

проходу вищевказаного плавскладу, було зазначено, що «...конструкції плавучих римів та загороджувальних пристроїв від навалу суден потребують відповідних перевірочних розрахунків, які дозволять підтвердити або спростувати можливість шлюзування – 1 буксир + 2 несамохідні баржі».

- (65) Оскільки бюджетні асигнування Комітету також не передбачають коштів на проведення зазначеної експертизи, водночас її проведення та остаточне вирішення питання стосовно безпечності з шлюзування є необхідним не тільки для розгляду цієї Справи, а й для розвитку судноплавної галузі в Україні в цілому, Комітет листом від 05.03.2018 № 143-29/07-2748 звернувся до КМУ з проханням надати доручення Мінінфраструктури та Укртрансбезпеці провести експертизу, з залученням необхідних експертних організацій, для визначення безпечного пропуску через Каховський та Кременчуцький судноплавні шлюзи плавскладів «1 буксир + 2 несамохідні баржі». Про результати такої експертизи повідомити до Комітету. В свою чергу, Комітет готовий забезпечити визначеним експертам доступ до всіх матеріалів цієї Справи.
- (66) Мінінфраструктури на виконання доручення Віце-прем'єр-міністра В. Кістіона від 02.04.2018 № 9630/1/1-18 повідомило Комітет, що кошторисом видатків Мінінфраструктури та Укртрансбезпеки не передбачено виділення спеціальних коштів на проведення описаної експертизи, і тому її проведення неможливе.
- (67) З огляду на той факт, що ДПВШ «Укрводшлях» зазначив, що ТОВ СП «НІБУЛОН», здійснюючи рух водними шляхами річки Дніпро плавскладами «1 буксир + 2 несамохідні баржі», довжина яких становить 217,0 м, порушує норми, встановлені вимогами Угоди та «Синьої книги» ЄЕК ООН, оскільки габарити такого баржебуксирного плавскладу для здійснення руху по річці Дніпро перевищують максимальні розміри, визначені відповідними нормативно-правовими актами, Комітет звернувся щодо відповідності дій Товариства при здійсненні вищезазначеного буксирування відповідним міжнародним нормам до Укртрансбезпеки та безпосередньо до ТОВ СП «НІБУЛОН».
- (68) Укртрансбезпека листом від 29.08.2018 № 7513/03/15-18 повідомила Комітет, що Постановою КМУ від 06.09.2017 № 1095, утворено Морську адміністрацію та затверджено Положення про неї.
- (69) КМУ 22.08.2018 прийнято рішення про можливість виконання Морською адміністрацією функцій та повноважень, покладених на неї міжнародним та національним законодавствами.
- (70) Відповідно до Положення, Морська адміністрація є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості).
- (71) ТОВ СП «НІБУЛОН» листом від 03.09.2018 № 10618/3-18/27 повідомило Комітет, що твердження про габарити баржебуксирного плавскладу для здійснення руху по річці Дніпро перевищують максимальні розміри, визначені Угодою, а також встановлені «Синьою книгою» ЄЕК ООН, не відповідають дійсності. Оскільки, у таблиці 1 додатку III до цієї Угоди для самохідних суден та барж зазначені максимальні довжина та максимальні ширина, але для водного шляху міжнародного значення категорії E-40 класу Vb, куди входить річка Дніпро від м. Києва до м. Херсона, максимальні довжина та ширина таких суден і барж зовсім не вказані. Для составів, що штовхаються, зазначені їх довжина і ширина, але не вказані, що вони максимальні. Товариство зробило висновок, що вказані довжина і ширина є мінімальними, виходячи

з мети «Синьої книги» ЄЕК ООН, а саме – скласти перелік існуючих і планових показників та параметрів водних шляхів і портів категорії Е в Європі, показати нинішні параметри інфраструктури водних шляхів у Європі, в порівнянні з мінімальними характеристиками і параметрами запропонованими в Угоді.

- (72) Крім того, Товариство повідомило Комітет, «що планує звернутися в межах чинного законодавства для проведення спеціалізованої експертизи із залученням необхідних експертних організацій (Національний університет «Одеська морська академія») для визначення технічної можливості безпечного пропуску через Каховський та Кременчуцький судноплавні шлюзи, плавскладів «1 буксир та 2 несамохідні баржі проекту НБЛ-090», за результатами експертизи провести натуральні випробування на Каховському судноплавному шлюзі із залученням експертів та представників Міністерства інфраструктури України, Регістру судноплавства України, Державної служби з безпеки на транспорті (морська адміністрація), ДПВШ «Укрводшлях» та інших» (мова оригіналу).
- (73) Слід зазначити, що твердження ТОВ СП «НІБУЛОН», що у таблиці 1 додатку III до Угоди зазначено мінімальні показники для составів, що штовхаються, не відповідають дійсності. Так, в Угоді та додатках до неї (враховуючи таблицю 1) чітко зазначено, коли показники є мінімальними і максимальними. Класифікація Європейських внутрішніх водних шляхів міжнародного значення, зазначеного в Таблиці I Додатку III Угоди наведено нижче.

Тип водних шляхів	Клас водних шляхів	Самохідні судна та баржі					Состави, що штовхаються				Мінімальна висота під мостами ²	Географічне позначення на картах	
		Тип судна: загальні характеристики					Тип поїзда: загальні характеристики						
		Найменування	Максимальна довжина	Максимальна ширина	Осадка ⁶	Тоннаж	Довжина	Ширина	Осадка ⁶	Тоннаж			
	L (М)	B (М)	d (М)	T (Т)		L (М)	B (М)	d (М)	T (Т)	H (М)			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
МІЖНАРОДНОГО ЗНАЧЕННЯ	IV	Судно типу "Йоганн Велкер"	80 - 85	9,5	2,50	1000 - 1500		85	9,5 ⁵	2,50 - 2,80	1250 - 1450	5,25 або 7,00 ⁴	
	Va	Великі рейнські судна	95 - 110	11,4	2,50 - 2,80	1500 - 3000		95 - 110 ¹	11,4	2,50 - 4,50	1600 - 3000	5,25 або 7,00 або 9,10 ⁴	
	Vb							172 - 185¹	11,4	2,50 - 4,50	3200 - 6000		
	VIa							95 - 110 ¹	22,8	2,50 - 4,50	3200 - 6000	7,00 або 9,10 ⁴	
	VIb	3	140	15,0	3,90			185 - 195 ¹	22,8	2,50 - 4,50	6400 - 12000	7,00 або 9,10 ⁴	
	VIc							270 - 280 ¹ 195 - 200 ¹	22,8 33,0 - 34,2 ¹	2,50 - 4,50 2,50 - 4,50	9600 - 18000 9600 - 18000	9,10 ⁴	
VII							⁷ 275 - 285	33,0 - 34,2 ¹	2,50 - 4,50	14500 - 27000	9,10 ⁴		

(74) Водночас у виносках до таблиці 1 зазначено, що перше значення наводиться з урахуванням нинішньої ситуації, а друге – з урахуванням майбутніх змін і, у деяких випадках, нинішньої ситуації.

(75) Крім того, перед цією таблицею в Угоді зазначається, що для забезпечення придатності водного шляху для контейнерних перевезень повинні дотримуватися такі мінімальні умови:

судна внутрішнього плавання шириною 11,4 м і довжиною приблизно 110 м повинні мати можливість здійснювати перевезення контейнерів у три чи більше ярусів; у іншому випадку припустима довжина штовханих поїздів, повинна складати 185 м, у зв'язку із чим вони можуть здійснювати перевезення контейнерів у два яруси.

(76) З огляду на вищезазначене у таблиці 1 Додатку III до Угоди показники довжини та ширини для составів, що штовхаються – це припустимі показники.

(77) Комітет звернувся до Морської адміністрації з вимогою про надання інформації від 17.10.2018 № 143-29/07-13682 щодо можливості ТОВ СП «НІБУЛОН» здійснювати рух водними шляхами річки Дніпро плавскладами «1 буксир + 2 несамохідні баржі», довжина яких становить 217,0 м та відповідності таких дій міжнародному законодавству, а саме Угоді та «Синій книзі» ЄЕК ООН.

(78) Морська адміністрація повідомила Комітет листом від 05.11.2018 № 7-07/13370, що Правилами судноплавства не передбачено порушення вимог безпеки судноплавства при здійсненні руху водними шляхами річки Дніпро плавскладами «1 буксир + 2 несамохідні баржі», довжина яких становить 217,0 м. Разом з цим, дії судноводіїв та капітанів суден повинні бути направлені на попередження та недопущення виникнення аварійних ситуацій на водному транспорті. Проте одночасно з цим в листі зазначено, що:

відповідно до постанови КМУ від 04.03.2015 № 83 «Про затвердження переліку об'єктів державної власності, що мають стратегічне значення для економіки та безпеки держави», судноплавні шлюзи являються стратегічними об'єктами державної власності;

кожен шлюз Дніпровського каскаду має певні особливості та технічні параметри (характеристики) і Морська адміністрація вважає, що для визначення безпечності буксирних плавскладів, у складі «1 буксир + 2 несамохідні баржі» Каховським та Кременчуцькими судноплавними шлюзами потребує залучення експертних організацій, пов'язаних з такою діяльністю;

Наразі Морська адміністрація не розглядає питання щодо можливості шлюзування баржебуксирних плавскладів 1 буксир + 2 несамохідні баржі»;

Пунктом 4.3. глави 4 Правил судноплавства визначено, що судноводії повинні вживати всіх запобіжних заходів. Навіть якщо ці заходи не передбачені Правилами судноплавства, але диктуються загальним обов'язком і сталою практикою плавання, виявляти пильність з метою запобігання, зокрема, пошкоджень суден чи з'єднань плаваючого матеріалу, берегів і всякого роду споруд і установок, що перебувають на судноплавному шляху чи в безпосередній близькості від них, створенню перешкод для судноплавства тощо.

(79) Листом від 23.11.2018 № 15713/3-18/27 ТОВ СП «НІБУЛОН» на вимогу Комітету від 09.11.2018 № 143-29/07-14872 повідомило, що на момент отримання відповідної вимоги не зверталось до жодної експертної організації. Наразі Товариством здійснюються перемовини щодо подальшого проведення спеціалізованої експертизи для визначення технічної можливості безпечного пропуску через Каховський та Кременчуцький судноплавні шлюзи плавскладів, у складі «1 буксир + 2 несамохідні

баржі». Про результати вжитих заходів на проведення експертизи Товариство повідомить Комітет додатково.

(80) На момент складання попередніх висновків у Справі жодної інформації щодо проведення цієї експертизи від ТОВ СП «НІБУЛОН» до Комітету не надходило.

(81) Зважаючи, зокрема на те, що:

рух суден по річці Дніпро в Україні підпадає під регулювання міжнародними нормативно-правовими актами, зокрема Угоди та «Синьої книги» ЄЕК ООН;

жодна з організацій, яка мала відношення до проектування Каховського та Кременчуцького судноплавних шлюзів, а також органи влади, які відповідальні за безпеку державної політики у сферах морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, враховуючи сферу безпеки на морському та річковому транспорті, не мають впевненості щодо безпечності пропуску через такі судноплавні шлюзи плавскладів, у складі «1 буксир + 2 несамохідні баржі» без проведення відповідної експертизи;

кошторисом видатків органів влади та ДПВШ «Укрводшлях» не передбачено виділення спеціальних коштів на проведення експертизи із залучення необхідних експертних організацій для визначення безпечного пропуску через Каховський та Кременчуцький судноплавні шлюзи плавскладів «1 буксир + 2 несамохідні баржі»;

законодавством у сфері судноплавства передбачено, що організацію і керівництво шлюзуванням через шлюзи Дніпровського каскаду здійснює начальник вахти шлюзу, який при здійсненні шлюзування несе повну відповідальність за безпеку суднопропуску згідно з чинним законодавством України;

Адміністрація шлюзу та ДПВШ «Укрводшлях» несе відповідальність за технічний стан шлюзів і підхідних каналів у навігаційний період і повинні забезпечувати можливість цілодобового безпечного руху суден усіх інших судновласників;

головним обов'язком начальників вахт, адміністрацій судноплавних шлюзів ДПВШ «Укрводшлях» є забезпечення безпечного суднопропуску через шлюзи та вжиття заходів запобігання аварійним ситуаціям на шлюзах;

листом від 31.10.2016 № 04-10/83 ДПВШ «Укрводшлях» повідомило Товариство, що *«...за одностайним висновком начальників вахт судноплавних шлюзів, які здійснюють судно пропуск і є відповідальними за його безпеку, шлюзування складів «1 буксир + 2 несамохідні баржі» мають великі ризики небезпеки як для шлюзів, так і для самих суден»*, тим самим зазначаючи, що пропуск баржебуксирних плавскладів можливий лише в разі їх поділу, а саме у складі одного буксира і однієї несамохідної баржі,

Антимонопольний комітет України вважає, що без попереднього визначення питання безпечності пропуску через Каховський та Кременчуцький судноплавні шлюзи плавскладів «1 буксир + 2 несамохідні баржі» відмова ДПВШ «Укрводшлях» в наданні послуг товариству з обмеженою відповідальністю сільськогосподарське підприємство «НІБУЛОН» з пропуску через Каховський та Кременчуцький судноплавні шлюзи таких баржебуксирних плавскладів є обґрунтованою. Відтак, в діях ДПВШ «Укрводшлях», які полягали у відмові у 2016 році в наданні послуг товариству з обмеженою відповідальністю сільськогосподарському підприємству «НІБУЛОН» з пропуску через Каховський та Кременчуцький судноплавні шлюзи баржебуксирних плавскладів «1 буксир + 2 несамохідні баржі», вчинення порушення, передбаченого частиною першою статті 13 та пунктом 2 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монополюючим (домінуючим) становищем на ринку (ринках) послуг зі шлюзування річкових суден під час їх проходження через судноплавні шлюзи

Дніпровського каскаду, що призвело до ущемлення інтересів суб'єкта господарювання, яке було б неможливим за умов існування значної конкуренції на ринку, не доведено.

ВИСНОВКИ

- (82) Відповідно до статті 49 Закону України «Про захист економічної конкуренції» розгляд справи про порушення законодавства про захист економічної конкуренції підлягає закриттю без прийняття рішення по суті, якщо не доведено вчинення порушення.

Враховуючи викладене, відповідно до статей 7 і 13 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статті 49 Закону України «Про захист економічної конкуренції», пункту 23 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), Антимонопольний комітет України

ПОСТАНОВИВ:

Закрити справу № 128-26.13/81-17.

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

В.о. Голови Комітету

М.НІЖНИК