

УДК 656.62

В.А. УСТИМЕНКО, член-кор. НАПрН України, д-р юрид. наук, проф., директор  
Інститут економіко-правових досліджень НАН України, м. Київ

І.В. ЗАБЛОДСЬКА, д-р екон. наук, професор, директор, Луганська філія  
Інституту економіко-правових досліджень НАН України, м. Сєверодонецьк

Л.А. РОМАНОВСЬКА, канд. юрид. наук, керівник  
Центр правових рішень Торгово-промислової палати України, м. Київ

## ОСОБЛИВОСТІ НАРАХУВАННЯ КАНАЛЬНОГО ЗБОРУ (НА ПРИКЛАДІ ОДЕСЬКОГО ПОРТУ)

**Ключові слова:** каналний збір, правові норми, вимоги, судно, підхідний канал.

*Розглянуто особливості нарахування та сплати каналного збору за перетин підхідного каналу. Уточнено сутність термінів «перетин підхідного каналу» і «проходження підхідного каналу». Проаналізовано зміст правових норм, що регулюють нарахування каналного збору, виділені вимоги до об'єкта, процесу, місця та розміру.*

**Вступ.** Торговельне судноплавство є важливим елементом світової економіки — за допомогою морської торгівлі здійснюється 90 % міжнародної торгівлі, понад сто тисяч торгових суден курсують по всьому світові. Тому питання продуктивного судноплавства завжди будуть актуальні через складність і багатоаспектність цього процесу. На вартість послуг з використання суден впливають багато чинників, одним з них є каналний збір, застосування якого обумовлено наявною правовою базою, яка не повністю визначає випадки застосування цих платежів. А обтяження собівартості послуг надавачів послуг з перевезення вантажів річковим та морським транспортом впливає на його конкурентоспроможність.

**Аналіз останніх досліджень.** Судноплавство — переміщення суден водними шляхами в річках, озерах, каналах, морях чи океанах, кожному з яких властивий свій тип судів. Проблемами судноплавства в країні займаються багато вчених і практиків, серед яких А.М. Котлубай, О.А. Липинська, Л.М. Крисюк, Б.В. Буркинський [1—3], О.П. Подчерковний, Ю.З. Драпайло [18, 19], але економіко-правові аспекти залишаються завжди злободенними, оскільки у практиці постійно виникають юридичні або економічні питання, зокрема щодо використання підхідних каналів та стягнення за це платні.

**Мета статті** — визначення особливостей нарахування каналного збору на прикладі Одеського порту.

**Результати досліджень.** Канальний збір є обов'язковим портовим збором, який стягують з торгових суден за використання підхідних каналів, що ведуть до портів. Правове регулювання каналного збору передбачено Законом України «Про морські порти України» [4] та нормативним актом «Порядок справляння та розміри ставок портових зборів» [5]. Відповідно до вимог цього Порядку нарахування ка-

нального збору здійснюється за кожне проходження підхідного каналу судном в один кінець і кожне проходження підхідного каналу судном транзитом в один кінець за одиницю умовного об'єму судна за ставками, наведеними в ньому. Виходячи зі змісту цього Порядку, виокремимо та дослідимо правові умови нарахування каналного збору [5].

*Вимоги до об'єкта.* Об'єктом нарахування каналного збору є судно. Термін «судно» є загальним, що застосовується до усіх видів плаваючих засобів, включаючи неводовитісняючі і гідролітаки, які використовуються або можуть використовуватися як засоби пересування по воді. Поняття судна передбачено статтею 15 Кодексу торговельного мореплавства України, а саме: торговельне судно означає самохідну чи несамохідну плавучу споруду, що використовується: для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, для рибного чи іншого морського промислу, розвідки і добування корисних копалин, рятування людей і суден, що зазнають лиха на морі, буксирування інших суден та плавучих об'єктів, здійснення гідротехнічних робіт чи піднімання майна, що затонуло в морі; для несення спеціальної державної служби (охорона промислів, санітарна і карантинна служби, захист моря від забруднення тощо); для наукових, навчальних і культурних цілей; для спорту; для інших цілей; риболовне судно — це будь-яке торговельне судно, що використовується для рибного або іншого морського промислу. Знаряддя промислу є невід'ємною частиною риболовного судна, у зв'язку з чим морські події, пов'язані з пошкодженням знарядь промислу риболовного судна іншими суднами, класифікуються як зіткнення суден у морі; ядерне судно — це судно, що обладнане ядерною енергетичною установкою [6].

Тому в правовій нормі, що закріплена зазначеним вище Порядком, термін «судно» використовується у широкому розумінні, тобто нарахування каналного збору здійснюється щодо такого об'єкту як судно, незважаючи на його цільове призначення, але це має бути самохідна чи несамохідна плавуча споруда, а саме: відповідати технічним характеристикам самохідної чи несамохідної плавучої споруди [5].

*Вимоги до процесу.* Процес — це проходження, у тому числі і проходження транзитом. Ця умова свідчить, що нарахування каналного

збору здійснюється у разі наявності такого процесу як проходження, враховуючи транзит. Проте дефініція терміна «проходження» законодавством України не передбачена. Але в українській мові слово «проходження» тлумачиться як дія [7]. Синонімічно така дія судна зазначається як: «плавання, рух суден, прямування каналом, рух каналом, плавання в каналі, перетин каналу, перетинання курсів» та ін. Проте два останні терміни оперують аналізованим терміном у спосіб, що характеризує їх як принципово різні способи руху суден, встановлюючи відповідні особливості такого руху. Так, наприклад, відповідно до розділу 3 Правил плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровськолиманському та Херсонському морському каналах [8] усі малі судна, спортивні судна повинні здійснювати плавання поза каналами, поза районами забровкового плавання і поза межами якірних стоянок. У разі необхідності цим суднам перетнути канал маневр перетинання повинен виконуватись у найкоротший час, здійснюватись під прямим кутом до осі каналу та при візуальній відсутності поблизу суден, що виконують плавання в каналі або за бровкою каналу. Правила плавання суден Керч-Єнікальським каналом і підхідними каналами до нього [9] використовують аналізовані терміни таким чином: судно, яке перетинає канал, повинне звільнити дорогу судну, що прямує каналом; судно повинне, наскільки це практично можливо, уникати перетинання смуг руху. Якщо воно змушене перетинати смугу руху, то повинне робити це, наскільки можливо, під прямим кутом до загального напрямку потоку руху; суднам при перетині каналів, фарватерів і рекомендованих шляхів Керченської протоки забороняється перешкоджати руху суден, що йдуть ними.

Згідно з вимогами Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України [10] курси, що перетинаються, дозволяються тільки в тих випадках, коли ширина фарватеру безумовно достатня для одночасного проходу з урахуванням усіх місцевих умов і руху інших суден, при перетині курсів одне судно повинне дати дорогу іншому судну, а останнє не повинно змінювати ні курсу, ні швидкості. Коли за якихось обставин судно, що не повинне змінювати ні курсу, ні швидкості, виявляється настільки близько від іншого, що зіткнення не можна

уникнути, а тільки за рахунок маневрування судна, яке повинне дати дорогу, то перше судно повинне виконувати оптимальний маневр для того, щоб уникнути зіткнення. За наказом Адміністрації морських портів України, «судна, які прямують підхідним каналом, користуються правом переваги під час проходження перед суднами, які мають намір перетнути канал» [11].

Варто погодитись з позицією науковців Національного університету «Одеська морська академія» [12], що з навігаційної точки зору проходження судном каналу є морською операцією, яка потребує групового, синергічного (синхронного) управління судном для забезпечення режиму його руху протягом певного часу шляхом маневрування. Період здійснення такої операції в Підхідному каналі порту Одеса, для прикладу, складає близько 20—30 хвилин залежно від швидкості руху та метеоумов. На противагу цьому перетин судном Підхідного каналу — це вид короткочасного (до однієї хвилини) маневру для подолання навігаційної перешкоди довжиною від 125 до 145 метрів, який не потребує надання додаткових навігаційних та технічних послуг. Тому обґрунтовано те, що перетин / пересікання каналу судном представляє маневр (процес) подолання штучної навігаційної перешкоди, пов'язаної з очевидним ризиком зіткнення суден, який при його здійсненні не потребує надання додаткових навігаційних і технічних послуг. Отож, за їх висновком, перетин штучного каналу є фактом подолання навігаційної перешкоди, пов'язаним із небезпекою зіткнення суден, а не фактором використання чи часткового проходження Підхідного каналу.

Разом з цим відмінність процесів проходження та перетину підхідного каналу необхідно також проаналізувати з функціональної точки зору, а саме — потреби суден в експлуатаційних можливостях, габаритах підхідного каналу при його проходженні / перетині, адже саме така потреба свідчитиме власне про користування каналом як гідротехнічною спорудою. Відповідно до словника української мови, слово користування тлумачиться як уживати, використовувати що-небудь для власних потреб, використовувати що-небудь у своїх інтересах, дістати вигоду з чогось.

Згідно з Паспортом морського порту Одеса [13], у порту є: Східний, Північний, Західний

входи, а також Підхідний канал. Східний вхід розташований між східним краєм Старого хвилелому і Рейдового молу. Природні глибини фарватеру між огорожувальними спорудами становлять 13—15 м, цим входом користуються судна, що прямують до Карантинної, Нової, Каботажної гаваней порту. Північний вхід розташований між північним краєм Нового хвилелому і молотом Нафтогавані. Природні глибини між огорожувальними спорудами становлять 9—10 м, цим входом користуються маломірні і службові судна. Західний вхід розташований між західним краєм Старого хвилелому і південним краєм Нової огорожувальної шпори, природні глибини між огорожувальними спорудами — 11—12 м, цим входом користуються судна, що прямують до Практичної, Заводської, Каботажної і Нової гаваней. Траса Підхідного каналу морського порту Одеса проходить через Західний вхід до Практичної, Хлібної гаваней та Нафтогавані порту. Габарити каналу: глибина — 14,0 м, довжина — 4,0 км, ширина — мінлива. На думку науковців Національного університету «Одеська морська академія» [12], характеристика природних глибин між відповідними огорожувальними спорудами яскраво демонструє причини проектування траси Підхідного каналу саме до Практичної, Хлібної гаваней та Нафтогавані порту, де Підхідний канал забезпечує більші глибини для безпечного проходження суден з великою осадкою до причалів №№ 25—47, 1н—7н. Ними відзначено, що наведене проектування Підхідного каналу відповідає вимогам і нормам проектування морських каналів, уведених в дію Міністерством морського флоту СРСР, які продовжують діяти на території України.

Проте для проходу суден до/від причалів №№ 1—24 через Східний вхід, необхідність у габаритах підхідного каналу відсутня. При цьому умови безпечного проведення суден до згаданих причалів шляхом перетинання каналу забезпечені наявними маневровими зонами та природними глибинами у відповідній частині акваторії. Варто відзначити, що дану думку поділяють й науковці Державного підприємства «Державний проектно-вишукувальний та науково-дослідний інститут морського транспорту «ЧорноморНДІпроект» [14], оскільки саме ця установа здійснювала паспортизацію Підхідного каналу морського порту

Одеса, а саме: відповідно до Паспорта підхідного каналу, його призначення — підхід до Практичної, Заводської, Хлібної та Нафтової гавані Одеського порту. Якщо мова йде про судна, що прямують до/від причалів №№ 1—24 Одеського порту (Карантинна, Нова, Каботажна гавані), то при цьому використовується Східний вхід (між Старим хвилеломом та Рейдовим молом). У даному випадку для підходу суден до причалів №№ 1—24 не використовується проходження підхідного каналу в один кінець. При цьому умови безпечної провідки суден до згаданих причалів забезпечені наявними маневровими зонами та навігаційними глибинами. Окремо заслуговує на увагу та обставина, що використання суднами відповідних маневрових зон та природних глибин передбачає сплату корабельного збору відповідно до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів [5].

Дефініція терміна «транзит» щодо зазначеного положення відсутня, хоча у законодавстві України зустрічаються. Згідно з Законом України «Про державний контроль за міжнародними передачами товарів військового призначення та подвійного використання» [15] транзит — це перевезення товарів з однієї до іншої іноземної держави територією України між двома пунктами в межах одного пункту пропуску через державний кордон України, за винятком випадків, коли право власності чи право володіння та користування товаром у разі такого перевезення на території України в установленому порядку переходить від однієї або до іншої.

В економічній літературі значення слова транзит розкрито таким чином: це перевезення вантажів (пасажирів) з однієї точки в іншу через проміжні пункти без необхідності перевантажень (пересадок) у них [7].

У сфері міжнародних економічних відносин терміном «транзит» позначається переміщення товарів (вантажів) по території держави при прямуванні їх з однієї країни в іншу. В українській мові воно окреслюється як іншомовне слово, що походить від латинського *transit*, означає «проходження, перехід» і тлумачиться як перевезення вантажів або пасажирів з однієї держави до іншої або з одного населеного пункту до іншого через проміжні пункти. У межах цього аналізу не є необхідним розмежування та окреме аналізування термінів «проходжен-

ня» і «проходження транзитом», оскільки в кожному із цих випадків у досліджуваній правовій нормі мова йде про експлуатацію прохідного каналу.

Отже, судна, що за аналізованої ситуації перетинають Підхідний канал морського порту Одеса для слідування до/від причалів №№ 1—24, не використовують габарити каналу, тобто не користуються ним як гідротехнічною спорудою при такому перетині. Зазначені судна не здійснюють проходження підхідного каналу в один кінець або транзитом, як цього вимагає Порядок справляння портових зборів, а тому підстави для нарахування каналного збору за таких умов відсутні. Термін «проходження» у розумінні Порядку справляння портових зборів є рух судна підхідним каналом з метою використання його властивостей для відповідних потреб: для безпечного проходження суден з великою осадкою до причалів №№ 25—47, 1н—7н.

*Вимоги до місця.* Відповідно до Закону України «Про морські порти України» [4], внутрішнім підхідним каналом є гідротехнічна споруда, природний або штучний водний шлях, розташований у межах акваторії порту, призначений для підходу або відходу суден до причалів та маневрування в межах акваторії морського порту. Тож Підхідний канал є різновидом гідротехнічної споруди з визначеним цільовим призначенням. Вимоги до порядку користування портовими гідротехнічними спорудами визначені в Правилах технічної експлуатації портових гідротехнічних споруд [16], де вказано, що експлуатація — це процес використання портової гідротехнічної споруди за призначенням і підтримання її в працездатному стані; режим експлуатації — використання споруди за призначенням з експлуатаційними параметрами, що обумовлені проектом або встановлені в процесі експлуатації з урахуванням технічного стану.

Відповідно до Правил технічної експлуатації портових гідротехнічних споруд [16], технічна експлуатація споруди повинна забезпечувати її працездатність протягом усього терміну служби при найбільш ефективному, безпечному і безаварійному використанні за прямим призначенням. Сам режим експлуатації споруди, згідно з цими Правилами, має відповідати її призначенню, паспортним характеристикам, фактичному технічному стану,



умовам впливу навколишнього середовища. Варто відзначити, що складання і ведення паспорту споруди є різновидом її технічного обслуговування, під час якого відбувається фіксація в документі її дійсних технічних характеристик. Згідно з вимогами Правил технічної експлуатації портових гідротехнічних споруд, режим експлуатації підхідних каналів повинен встановлюватись обов'язковими постановами морського порту з урахуванням їхнього дійсного технічного стану, а також проектних і паспортних характеристик.

Таким чином, призначення Підхідного каналу морського порту Одеса, а також умови безпечної експлуатації каналу мають встановлюватись, насамперед, його паспортом та відповідними обов'язковими постановами. Відповідно до Паспорту Підхідного каналу морського порту Одеса підхід до Практичної, Заводської, Хлібної та Нафтової гаваней морського порту Одеса здійснюється за допомогою причалів №№ 25—47, 1н—7н. Саме таке призначення відображає необхідний режим експлуатації Підхідного каналу морського порту Одеса як гідротехнічної споруди відповідно до Правил технічної експлуатації портових гідротехнічних споруд, що безумовно має враховуватись при визначенні обов'язку відповідних судовласників сплачувати каналний збір згідно з Порядком справляння портових зборів.

Вказана позиція співпадає з точкою зору фахівців Державного підприємства «Науково-дослідний проектно-конструкторський інститут морського флоту України» [17], за висновком яких обов'язок сплачувати каналний збір лише за перетин (пересікання) каналу у судовласників не виникає, а також перетин (пересікання) каналу не є фактом використання каналу або фактом його проходження у розумінні Порядку справляння портових зборів.

*Вимоги до розміру* — одиниці умовного об'єму судна. Ця умова свідчить, що нарахування каналного збору здійснюється за ставками, враховуючи одиницю умовного об'єму судна, яке здійснює проходження підхідного каналу в один кінець. При з'ясуванні змісту положень Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів [5] у частині вимог до визначення розміру каналного збору, необхідно звернути увагу на конкретні історичні умови, обставини, причини, чинники, що передували прийняттю цього Порядку, а також

попередніх нормативно-правових актів як техніко-економічних умов встановлення та нарахування каналного збору, так і проектування самих каналів. Проте при розрахунках ставки каналного збору враховуються складові, необхідні для утримання каналу та його модернізації, при цьому враховувалися лише судна, що проходять по каналу в один кінець, і не бралися до уваги судна, що його перетинають, тому тоннаж по таким суднам та витрати на утримання підхідного каналу у зазначеному випадку не враховуються у розрахунках.

Нормами технологічного проектування морських каналів пропонується брати до уваги при плануванні суднообігу каналу кількість суднообігу в рік і середньодобовий суднообіг протягом місяця з найбільшим суднообігом, а також склад суднообігу по типах суден і їх кількості. При цьому, в примітці до даних показників зазначено, що навігаційна глибина каналу визначається за допомогою відповідних формул. До уваги при обрахуванні середньодобового суднообігу прохідного каналу беруться лише судна з осадкою, яка не дозволяє їм виходити за межі каналу.

Таким чином, в основі умов нарахування каналного збору лежить техніко-економічне обґрунтування габаритів самих каналів, які враховують кількість суден, осадка яких не дозволяє рухатись необхідною частиною акваторії без додаткового забезпечення глибин.

**Висновки.** Підхідний канал морського порту Одеса є портовою гідротехнічною спорудою, призначеною для забезпечення підходу суден до гаваней морського порту Одеса. Саме таке призначення відображає необхідний режим експлуатації Підхідного каналу морського порту Одеса як гідротехнічної споруди відповідно до Правил експлуатації гідротехнічних споруд, що має враховуватись при визначенні обов'язку відповідних судовласників сплачувати каналний збір.

Необхідність нарахування та сплати каналного збору за перетин підхідного каналу обумовлюється техніко-економічним обґрунтуванням габаритів самих каналів, які враховують кількість суден, осадка яких дозволяє або не дозволяє рухатись необхідною частиною акваторії без додаткового забезпечення глибин. У випадку, коли осадка судна дозволяє рухатись необхідною частиною акваторії без додаткового забезпечення глибин, обов'язок

сплачувати каналний збір за перетин підхідного каналу не виникає. Процеси проходження та перетину каналу суднами являють собою принципово різні способи руху суден, особливості такого руху визначено в ряді законодавчих актів України. Перетин підхідного каналу є фактом проходження підхідного каналу, а не фактом його використання.

## СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. *Котлубай А.М.* Торговельне судноплавство України: проблеми і перспективи розвитку / А.М. Котлубай. — Одеса, 2008. — 380 с.
2. *Липинська О.А.* Торговельне судноплавство України: перспективи розвитку / О.А. Липинська, Л.М. Кришок // Економічні інновації: Зб. наук. пр. — Одеса: ІПРЕД НАН України, 2012. — Вип. 47. — С. 99—107.
3. *Буркинський Б.* Про роздержавлення морських торгових портів України: [Морські порти України — практично єдині об'єкти в структурі морського господарства країни, які перебувають у повному державному управлінні і є одним з найбільших платників податків] / Б. Буркинський // Економіка України. — 2006. — № 11. — С. 12—18.
4. *Про морські порти України:* Закон України від 17.05.2012 № 4709-VI [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
5. *Порядок* справляння та розміри ставок портових зборів: Наказ Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 № 316 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0930-13>
6. *Кодекс* торговельного мореплавства України: Кодекс від 23.05.1995 № 176/95-ВР. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/176/95-ВР>.
7. *Академічний* тлумачний словник (1970—1980) [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://sum.in.ua/s/prokhozhennja>
8. *Правила* плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 01.08.2007 № 655 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z1150-07>
9. *Правила* плавання суден Керч-Єнікальським каналом і підхідними каналами до нього: Наказ Міністерства транспорту України від 09.10.2002 № 721 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0973-02>
10. *Правила* судноплавства на внутрішніх водних шляхах України: Наказ Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0872-04>
11. *Обов'язкові* постанови по морському порту Одеса: Наказ Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 22.12.2015 № 266 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : document.

- ua/pro-zatverdzhennja-obovjazkovih-postanov-pormorskomu-portu-o-doc272437.html
12. *Офіційний сайт* Національного університету «Одеська морська академія» [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.onma.edu.ua>
  13. *Паспорт* морського порту Одеса // Офіційний сайт Одеського міського порту [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.sifservice.com/index.php/informatsiya/porty-ukrainy/morskie-porty/item/27-odessa-morskoj-port>
  14. *Офіційний сайт* Державного підприємства «Державний проектно-вишукувальний та науково-дослідний інститут морського транспорту «Чорномордипроєкт» [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.blasdari.com/osn.html>
  15. *Про державний* контроль за міжнародними передачами товарів військового призначення та подвійного використання : Закон України від 20.02.2003 № 549-IV [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/549-15>
  16. *Правила* технічної експлуатації портових гідротехнічних споруд: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.05.2005 № 257 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z1191-05>
  17. *Офіційний сайт* Державного підприємства «Науково-дослідний проектно-конструкторський інститут морського флоту України» [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.unii.odessa.ua>
  18. *Подцерковний О.П.* Державна підтримка морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти) : монографія / [О.М. Кібік, О.П. Подцерковний, Ю.З. Драпайло, В.О. Котлубай та ін.]. — Херсон : ФОП Грінь Д.С., 2014. — 442 с.
  19. *Драпайло Ю.З.* Господарські правовідносини у морських портах : монографія / Ю.З. Драпайло. — Одеса : Юридична література, 2014. — 192 с.

## REFERENCES

1. Kotlobay A.M. (2008), *Torhovel'ne sudnoplavstvo Ukrainy: problemy i perspektivy rozvytku* [Merchant shipping of Ukraine: problems and prospects of development], Odessa, Ukraine.
2. Lypyn'ska A.A. and Krysyuk L.M. (2012), *Torhovel'ne sudnoplavstvo Ukrainy: perspektivy rozvytku* [Hood rat Merchant shipping of Ukraine: prospects of development], Economic innovations, vol.47, pp. 99-107.
3. Burkyn's'kyu B. (2006), *Pro rozderzhavlennya mors'kykh torhovykh portiv Ukrainy: [Mors'ki porty Ukrainy - praktychno yedyni ob'yekty v strukturi mors'koho hospodarstva krayiny, yaki perebuyayut' u povnomu derzhavnomu upravlinni i ye odnym z naybil'shykh platnykiv podatkov]* [On de-nationalisation of commercial sea ports of Ukraine: [ports of Ukraine - almost the only objects in the structure of marine economy under state management and is one of the largest tax payers]], Economy of Ukraine, vol.11, pp. 12-18.
4. The Verkhovna Rada of Ukraine (2012), *Pro mors'ki porty Ukrainy: Zakon Ukrainy* [On sea ports of Ukraine: The Law of Ukraine ], available at: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4709-17> (Accessed 04 October 2016).

5. The Ministry of Infrastructure of Ukraine (2013), *Poryadok spravlyannya ta rozmyry stavok portovykh zboriv: Nakaz* [The procedure for collection and the rates of port charges: The Order], available at: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0930-13> (Accessed 06 October 2016).
6. The Ministry of Justice of Ukraine (1995), *Kodeks torhovel'noho moreplavstva Ukrayiny* [The Merchant Shipping Code of Ukraine], available at: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр> (Accessed 05 October 2016).
7. The National Academy of Sciences of Ukraine (1980), "Academic explanatory dictionary (1970-1980)", available at: <http://sum.in.ua/s/prokhozhenja> (Accessed 05 October 2016).
8. The Ministry of Transport and Communications of Ukraine (2007), *Pravyla plavannya i lotsmans'koho provedennya suden u pivnichno-zakhidniy chastyni Chornoho morya, Buz'ko-Dniprovs'ko-lymans'komu ta Khersons'komu mors'komu kanalakh: Nakaz* [The rules of navigation and pilotage in the North-Western part of the Black sea, Bugsko-Dneprovs'ko-Limanskiy and Kherson sea channels: The Order], available at: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z1150-07> (Accessed 03 October 2016).
9. The Ministry of Transport and Communications of Ukraine (2002), *Pravyla plavannya suden Kerch-Yenikal's'kym kanalom i pidkhidnymy kanalami do n'oho: Nakaz* [The terms navigation of vessels Kerch-Yenikalsky channel and access channel to it: The Order], available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0973-02> (Accessed 03 October 2016).
10. The Ministry of Transport and Communications of Ukraine (2004), *Pravyla sudnoplavstva na vnutrishnikh vodnykh shlyakhakh Ukrayiny: Nakaz* [The rules of navigation on inland waterways of Ukraine: The Order], available at: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0872-04> (Accessed 04 October 2016).
11. Administration of sea ports of Ukraine (2015), *Obov'yazkovi postanovy po mors'komu portu Odesa* [Compulsory Regulations on the seaport of Odessa: The Order], available at: <http://document.ua/pro-zatverdzhennja-obovjazkovih-postanov-po-morskomu-portu-o-doc-272437.html> (Accessed 04 October 2016).
12. The official site of National University Odessa Maritime Academy (2015), available at: <http://www.onma.edu.ua> (Accessed 04 October 2016).
13. The official site of Odessa city port (2014), available at: <http://www.sifservice.com/index.php/informatsiya/porty-ukrainy/morskie-porty/item/27-odessa-morskoy-port> (Accessed 04 October 2016).
14. The official site of State enterprise State design survey and scientific research Institute of marine transport Chernomorniiproekt (2015), available at: <http://www.blasdari.com/osn.html> (Accessed 04 October 2016).
15. The Verkhovna Rada of Ukraine (2003), *Pro derzhavnyy kontrol' za mizhnarodnymi peredachamy tovariv viys'kovoho pryznachennya ta podviynoho vykorystannya: Zakon Ukrayiny* [On state control over international transfers of military and dual-use: The Law of Ukraine], available at: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/549-15> (Accessed 07 October 2016).
16. The Ministry of Transport and Communications of Ukraine (2005), *Pravyla tekhnichnoyi ekspluatatsiyi portovykh hidrotekhnichnykh sporud: Nakaz* [The rules of technical operation of port hydraulic structures: The Order], available at: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z1191-05> (Accessed 07 October 2016).
17. The official site of State enterprise Scientific-research design Institute of marine fleet of Ukraine (20015), available at: <http://www.unii.odessa.ua> (Accessed 07 October 2016).
18. Podtserkovny A.P., Kibik O.M., Drapaylo Yu.Z., Kotlubay V.O. and others (2014), *Derzhavna pidtrymka morehospodars'koho kompleksu Ukrayiny (orhanizatsiyini ta pravovi aspekty)* [State support the sea economic complex of Ukraine (organizational and legal aspects)], FOP Hrin' D.S., Kherson, Ukraine.
19. Drapailo Yu.Z. (2014), *Hospodars'ki pravovidnosyny u mors'kykh portakh* [The economic relationship in seaports], Yurydychna literature, Odessa, Ukraine.

Надійшла 15.10.2016

*В.А. Устименко*

Институт экономико-правовых исследований, г. Киев

*И.В. Заблodsкая*

Луганский филиал Института экономико-правовых исследований НАН Украины, г. Северодонецк

*Л.А. Романовская*

Торгово-промышленная палата Украины, г. Киев

#### ОСОБЕННОСТИ НАЧИСЛЕНИЯ КАНАЛЬНОГО СБОРА (НА ПРИМЕРЕ ОДЕССКОГО ПОРТА)

Рассмотрены особенности начисления и уплаты канального сбора за пересечение подходного канала. Уточнена сущность терминов «пересечение подходного канала» и «прохождение подходного канала». Проанализировано содержание правовых норм, регулирующих начисление канального сбора, выделены требования к объекту, процессу, месту и размеру.

**Ключевые слова:** канальный сбор, правовые нормы, требования, судно, подходной канал.

*V.A. Ustyimenko*

Institute of Economic and Legal Researches of NAS of Ukraine, Kyiv

*I.V. Zablodska*

Luhansk Branch of the Institute of Economic and Legal Researches of NAS of Ukraine, Severodonetsk

*L.A. Romanovs'ka*

Ukrainian Chamber of Commerce & Industry, Kyiv

#### FEATURES OF THE CALCULATION OF CANAL DUES (ON THE EXAMPLE OF ODESSA PORT)

In the article the conditions of calculation and payment canal dues for crossing the approach canal are grounded. The nature of "crossing of the approach canal" and "passing of the same approach canal" terms is clarified. The legal norms of the calculation canal dues are examined: requirements for an object, process, place and size.

**Keywords:** canal, dues, regulations, requirements, vessel, approach canal.