

15.03.2018

№ Р/05/5

Заказным письмом с уведомлением

Заявитель:

Акционерное общество
«Роснефтефлот»

ИНН 6501096047

Пресненская наб., д. 6, стр. 2,
Москва, 123112

Эл. почта: msk-office@rosnefteflot.ru

Ответчик:

Общество с ограниченной
ответственностью
«Приморский торговый порт»

ИНН 4704057515

проезд Портовый, д. 10, оф. 116,
Приморский массив, Выборгский
район, Ленинградская область,
188910

Эл. почта: secretary@ptport.ru

РЕШЕНИЕ

ПО ДЕЛУ № 1-05-A/18

г. Санкт-Петербург

Резолютивная часть решения оглашена: 06.03.2018

Решение изготовлено в полном объеме: 15.03.2018

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Ленинградской области по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства (далее - Комиссия) в составе:

<...>

рассмотрев дело № 1-05-A/18, возбужденное по признакам нарушения Обществом с ограниченной ответственностью «Приморский торговый порт» (ОГРН 1044700880762, ИНН 4704057515, КПП 470401001, адрес регистрации 188910, Ленинградская область, Выборгский район, приморский массив, проезд Портовый, д. 10, оф. 116, генеральный директор <...>) пункта 9) части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»,

в присутствии представителя Заявителя: <...> – главного юрисконсульта АО «Роснефтефлот», по доверенности от 23.12.2017 № 023-2018,

в присутствии представителя Ответчика: <...> – начальника

юридического отдела ООО «ПТП», по доверенности от 31.10.2017 № 1-2406, <...> – представителя по доверенности от 14.02.2018 № 42,

УСТАНОВИЛА:

В адрес Управления Федеральной антимонопольной службы по Ленинградской области поступило заявление Акционерного общества «Роснефтефлот» (вх. от 29.12.2017 № 12276, далее – Заявитель) о признаках нарушения антимонопольного законодательства, в действиях ООО «Приморский торговый порт» (далее – ООО «ПТП»), выразившихся в принятии и утверждении «Руководство по обработке судов на морском терминале, эксплуатируемом ООО «ПТП» (далее - Руководство), которое, по мнению Заявителя, противоречит нормам действующего законодательства в области морского судоходства, что влечет за собой нарушение пункта 9) части 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции» от 26.07.2006 № 135-ФЗ (далее - Закон о защите конкуренции). **В своем заявлении Общество сообщает следующее.**

ООО «ПТП» является субъектом монополистической деятельности и включено в перечень субъектов естественных монополий под номером 78.

В соответствии с частью 5 статьи 5 Закона о защите конкуренции, положение субъекта естественной монополии на товарном рынке, находящемся в состоянии естественной монополии, признается доминирующим.

Таким образом, ООО «ПТП» занимает доминирующее положение на товарном рынке, границы которого определяются территорией и акваторией порта Приморск.

1. 1 ноября 2017 года ООО «ПТП» утвердило «Руководство по обработке судов на морском терминале, эксплуатируемом ООО «ПТП» (далее - Руководство).

Письмом от 03.11.2017 № 07-11/1441 Руководство направлено в адрес АО «Роснефтефлот» с указанием на обязательность соблюдения требований раздела 5.9. Руководства «Буксирное обеспечение. Суда аварийного реагирования».

АО «Роснефтефлот» считает, что действия ООО «ПТП» по изданию и

утверждении Руководства являются нарушением положений Закона о защите конкуренции ввиду следующего.

Издание Руководства и его направление (осуществляющим свою деятельность в порту Приморск) лицам является злоупотреблением ООО «ПТП» своим доминирующим положением, поскольку:

ООО «ПТП» не являясь каким-либо властным, надзорным или контролирующим органом, в силу действующего законодательства не обладает правом осуществления проверки соответствия иных хозяйствующих субъектов требованиям действующего законодательства, равно как и правом на ограничение их деятельности.

Несмотря на это, а также на то, что ООО «ПТП» не является субъектом, обладающим правом устанавливать те или иные требования к буксирам, а также не наделено властно-распорядительными полномочиями по установлению таких требований, ООО «ПТП» издало Руководство, которое устанавливает значительное количество не предусмотренных законодательством обязательных к исполнению правил для хозяйствующих субъектов, имеющих лицензии на осуществление буксировки морских судов (в частности, для заявителя, обладающего такой лицензией и оказывающего соответствующие услуги на терминале на постоянной

основе), и накладывает необоснованные ограничения на используемые при буксировке суда, предусматривает завышенные требования к оборудованию и к членам экипажей буксиров, в частности:

Пунктом 5.9.2. Руководства предусмотрены специальные требования к используемым при швартовных операциях тросам.

Пунктом 5.9.3. Руководства предусмотрены специальные требования к оснащённости буксиров средствами противопожарной борьбы, в частности указано на необходимость наличия в символе класса знака РРЗ.

Пунктом 5.9.8. Руководства предусмотрены требования к количеству буксиров при работах на швартовку, отшвартовку, эскортированию, а также к суммарному тяговому усилию.

Пунктом 5.9.10. Руководства предусмотрено требование о наличии у буксиров ледового класса не ниже Агс4 на период зимней навигации.

Установленные Руководством требования к технической оснащённости буксиров, а также правила выполнения буксировок и швартовных операций, противоречат следующим нормам действующего законодательства:

- Приказом Минтранса России от 20.08.2009 № 140, зарегистрированным в Минюсте России 24.09.2009 № 14863, утверждены «Общие правила плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним» (далее - Общие правила), согласно пункта 18 которых установлено, что количество и мощность буксиров должны обеспечивать безопасность буксировки судов на акватории морского порта.

- Приказом Минтранса России от 15.01.2013 № 5, зарегистрированным в Минюсте России 15.02.2013 № 27113, утверждены «Обязательные постановления в морском порту Приморск» (далее - Обязательные постановления).

В соответствии с пунктом 4 Обязательных постановлений, плавание судов в морском порту Приморск и на подходах к нему, стоянка судов на акватории морского порта осуществляются в соответствии с Общими правилами и настоящими Обязательными постановлениями. Согласно пункту 3 Обязательных постановлений они подлежат исполнению судами независимо от их национальной и ведомственной принадлежности, а также физическими лицами и юридическими лицами независимо от организационно-правовой формы и формы собственности, осуществляющими деятельность в морском порту.

Пунктом 15 Обязательных постановлений установлено, что сведения о минимальном количестве и мощности буксиров для швартовых операций судов в морском порту Приморск и для буксирного обеспечения нефтяных танкеров, следующих на вход в морской порт и на выход из морского порта, приведены в приложении № 5 к настоящим Обязательным постановлениям.

Отмечаем, что суда, используемые Заявителем для оказания услуг, полностью соответствуют установленным законодательством требованиям, что подтверждается наличием соответствующей лицензии, а также фактом осуществления хозяйственной деятельности в порту Приморск в период с 2013 года по настоящее время. Проверки, проведенные госорганами в отношении судов АО «Роснефтефлот» каких-либо нарушений в части технической оснащенности не выявили.

Таким образом, Руководство противоречит требованиям к техническому оснащению и мощности буксиров, установленным Обязательными постановлениями.

В соответствии со статьей 74 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее - КТМ РФ) функции по обеспечению безопасности мореплавания и порядка в морском порту осуществляет капитан морского порта, который действует в соответствии с положением о капитане морского порта, утвержденным федеральным органом исполнительной власти в

области транспорта. Распоряжения капитана морского порта по относящимся к его полномочиям вопросам обеспечения безопасности мореплавания и порядка в морском порту обязательны для всех находящихся в порту судов, организаций и граждан (статья 78 КТМ РФ).

Таким образом, определение критериев и требований к буксирному обеспечению устанавливается действующим международным законодательством и законодательством Российской Федерации, в связи с чем, установленные Руководством требования, в том числе к буксирному обеспечению (раздел 5.9. Руководства), противоречат положениям статей 74 и 78 КТМ РФ и не могут являться обязательными для всех находящихся в порту судов, организаций и граждан, на что обращалось внимание Капитаном порта Приморск в своем информационном письме от 10.11.2017 № 4-391.

2. Руководство, в части введения дополнительных требований, не предусмотренных законодательством, в первую очередь направлено на ограничение конкуренции между хозяйствующими субъектами, в том числе осуществляющими буксировки морских судов и на вытеснение буксирных компаний с рынка буксирных услуг, что является недопустимым в силу пункта 9 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции:

Анализ раздела 5.9. Руководства «Буксирное обеспечение. Суда аварийного реагирования» в части требований к оснащению судов и их техническим характеристикам позволяет сделать вывод, что по всем параметрам ему соответствуют исключительно суда «Миракс А», «Дираке», «Ирбис» и «Леопард», оператором которых является аффилированная и входящая в одну группу с ООО «ПТП» компания — ООО «Транснефть-Сервис», также включенное в перечень субъектов естественных монополий под номером 92 (см. Приказ ФАС России от 28.01.2016 № 75/16 - период действия с 02.04.2016 по 24.11.2017; Приказ ФАС России от 08.09.2017 № 1189/17).

При этом, являясь единственным оператором терминала, ООО «ПТП» имеет возможность не допускать к погрузочно-разгрузочным операциям суда, не исполняющие требования Руководства, поскольку пункт 5.9.6. Руководства содержит указание на то, что ООО «ПТП» имеет право в любое время провести проверку буксиров, оказывающих услуги на морском терминале и ограничить деятельность таких судов в случае выявления расхождений с требованиями Руководства.

При таких обстоятельствах агентские компании, грузовладельцы, судовладельцы и иные лица, осуществляющие деятельность в порту Приморск, под угрозой невозможности осуществления погрузки/выгрузки в порту и срыва контрактных обязательств будут

вынуждены отказываться от услуг АО «Роснефтефлот» и иных, оказывающих аналогичные услуги хозяйствующих субъектов, и заключать договоры с ООО «ПТП».

Таким образом, по мнению Заявителя, действиями ООО «ПТП» по принятию Руководства создана реальная угроза ведению АО «Роснефтефлот» буксирной деятельности в порту Приморск, сформированы условия для устранения конкуренции в целях монополизации процесса оказания различных видов услуг в порту.

По итогам рассмотрения заявления, Ленинградским УФАС России был проведен анализ рынка, в порядке, установленном Приказом ФАС России от 28.04.2010 № 220 «Об утверждении Порядка проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке», в соответствии с которым по делам, возбужденным по признакам нарушения [статьи 10](#) Закона о защите конкуренции субъектом естественной монополии на рынке, функционирующем в условиях естественной монополии, анализ состояния конкуренции на товарном рынке должен включать следующие этапы:

а) определение временного интервала исследования товарного рынка;

б) определение продуктовых границ товарного рынка, которое производится согласно сферам деятельности субъектов естественных монополий, указанных в [пункте 1 статьи 4](#) Федерального закона от 17 августа 1995 года N 147-ФЗ «О естественных монополиях»;

в) определение географических границ товарного рынка.

С учетом того факта, что ранее Ленинградским УФАС России рассмотрено заявление Общества с ограниченной ответственностью «Балтийское морское буксирное агентство» (вх. от 21.11.2017 № 10760, далее – Заявитель) о признаках нарушения антимонопольного законодательства, в действиях ООО ««Приморский торговый порт» (далее – ООО «ПТП»), выразившихся в отказе от предоставления свободных причалов для швартовки буксиров Заявителя с целью совершения операций, необходимых для осуществления буксирной деятельности в порту Приморск, Ленинградским УФАС России, на основании части 1 статьи 25 Закона о защите конкуренции, были получены пояснения Капитана морского порта Приморска исх. от

29.12.2017 № 4-461.

В соответствии с частью 1 статьи 45.1 Закона о защите конкуренции под доказательствами по делу о нарушении антимонопольного законодательства понимаются сведения о фактах, которые получены в установленном настоящим Федеральным законом порядке и на основании которых комиссия устанавливает наличие либо отсутствие нарушения антимонопольного законодательства, обоснованность доводов лиц, участвующих в деле, а также иные обстоятельства, имеющие значение для полного и всестороннего рассмотрения дела.

Частями 3, 4 вышеуказанной статьи установлено, что в качестве доказательств по делу о нарушении антимонопольного законодательства допускаются письменные доказательства и вещественные доказательства, пояснения лиц, участвующих в деле, пояснения лиц, располагающих сведениями о рассматриваемых комиссией обстоятельствах, заключения экспертов, аудио- и видеозаписи, иные документы и материалы. Письменными доказательствами по делу о нарушении антимонопольного законодательства **являются содержащие сведения об обстоятельствах, имеющих значение для рассмотрения дела**, акты, договоры, справки, переписка, иные документы и материалы, выполненные в форме цифровой, графической записи, в том числе полученные посредством факсимильной, электронной или другой связи, изготовления копий электронных носителей информации либо иным позволяющим установить достоверность документа способом. **К письменным доказательствам также относятся результаты анализа состояния конкуренции, проведенного** в порядке, установленном федеральным антимонопольным органом.

Таким образом, к материалам дела приобщена позиция Капитана морского порта Приморска, изложенная в письме от 29.12.2017 № 4-461.

В совокупности, доказательства, содержащиеся в заявлении АО «Роснефтефлот», с проведенным анализом рынка и позиции Капитана морского порта Приморск, послужили основанием для возбуждении антимонопольного дела № 1-05-А/18.

Приказом Ленинградского УФАС России от 19.01.2018 № 10 было возбуждено дело № 1-05-А/18 и создана комиссия по рассмотрению

дела о нарушении антимонопольного законодательства по признакам нарушения ООО «Приморский торговый порт» пункта 9) части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции».

Руководствуясь частями 13, 15 статьи 44 Закона о защите конкуренции, должностное лицо Ленинградское УФАС России назначило рассмотрение дела на 08.02.2018 в 12:00.

08.02.2018 в присутствии сторон по делу, представитель Ответчика указал, что не ознакомлен с материалами дела, кроме того, по мнению представителя ООО «ПТП», из Определения Ленинградского УФАС России от 19.01.2018 № О/05/6 невозможно установить конкретные пункты «Руководство по обработке судов на морском терминале, эксплуатируемом ООО «ПТП», которые, по мнению антимонопольного органа, противоречат действующему законодательству.

В связи с изложенным, рассмотрев документы, а также материалы дела № 1-05-А/18, в целях объективного и всестороннего рассмотрения дела, Комиссия, руководствуясь пунктом 2 части 1, частью 5 статьи 47 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» определила отложить рассмотрение дела на 16.02.2018 в 12:00.

08.02.2018 стороны по делу ознакомились с материалами дела, о чем имеется соответствующая отметка.

15.02.2018 в адрес Ленинградского УФАС России поступила позиция Ответчика, содержащие следующие доводы.

ООО «ПТП» полагает, что имеет компетенцию для принятия Руководства, в силу того, что Руководство устанавливает соответствующие законодательству условия использования принадлежащего ООО «ПТП» на законных основаниях имущества. Вместе с тем. Руководство не является актом, заменяющим нормативные акты Российской Федерации. Руководство направлено на фактическую реализацию нормативных актов и обеспечивает необходимые процедуры безопасной эксплуатации принадлежащих ООО «ПТП» объектов инфраструктуры порта Приморск.

Согласно Распоряжению Росморречфлота от 06.02.2015 № АД-15-р

ООО «ПТП» является оператором морского терминала.

Согласно п. 1 ч. 1 ст. 16 Федерального закона от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» операторы морских терминалов обязаны осуществлять эксплуатацию объектов инфраструктуры морского порта в соответствии с требованиями обеспечения промышленной безопасности, экологической безопасности, пожарной безопасности и требованиями технических регламентов

Постановлением Правительства РФ от 12.08.2010 N2 620 утвержден Технический регламент безопасности объектов морского транспорта (далее - «Технический регламент»).

Согласно п. 1 Технического регламента данный документ устанавливает обязательные для соблюдения минимальные требования безопасности объектов морского транспорта, направленные на достижение целей, предусмотренных Техническим регламентом.

Подп. «В» п. 5 Технического регламента установлено, что к объектам технического регулирования относятся, в том числе объекты инфраструктуры морского транспорта, включающие причалы и рейдовые перегрузочные комплексы.

Согласно подп. «Щ» п. 8 Технического регламента «терминал» - специализированный район в порту, оборудованный для грузовых операций, включающий ряд причалов и прилегающую к ним территорию с сооружениями и устройствами для обработки различных грузов.

При этом «эксплуатирующая организация» - юридическое или физическое лицо, осуществляющие эксплуатацию материального объекта технического регулирования и несущие ответственность за безопасность его эксплуатации в соответствии с законодательством Российской Федерации и выполнение обязанностей, возлагаемых на такое лицо настоящим техническим регламентом (подп. «Ы» п. 8 Технического регламента).

В соответствии с подп. «Д» п. 184 Технического регламента обеспечение безопасности эксплуатации объектов инфраструктуры морского транспорта должно осуществляться на основе выполнения следующих требований: разработка и соблюдение эксплуатирующей организацией инструкций и других документов,

обеспечивающих безопасную эксплуатацию объекта.

Согласно п. 186 Технического регламента техническая эксплуатация объекта инфраструктуры морского транспорта должна обеспечивать безопасные условия для плавания, швартовки, стоянки и обработки судов, безопасность, сохранность и повышение долговечности объекта инфраструктуры морского транспорта при его взаимодействии с судами, работе оборудования и портовых транспортных средств, складировании грузов и воздействии гидрометеорологических факторов, а также неблагоприятных и опасных природных явлений гидрометеорологического характера.

Таким образом, ООО «ПТП» как оператор морского терминала обязано соблюдать требования Технического регламента. В этой связи в обязанности ООО «ПТП» входит обеспечение надлежащей эксплуатации морского терминала. Для исполнения соответствующей задачи ООО «ПТП» в силу Технического регламента не просто вправе, а обязано принять документы, обеспечивающие безопасную эксплуатацию морского терминала. Все требования Руководства направлены на обеспечение безопасности принадлежащего ООО «ПТП» имущества.

Содержание Руководства не противоречит действующему законодательству.

Руководство соответствует требованиям российского и международного законодательства, лучшим практикам работы операторов морских терминалов и учитывает накопленный опыт/результаты работы в морском порту Приморск.

Подобные «Руководства» действуют на иностранных терминалах, соответствующих международным нормативам ОСІМР и 1800ТТ, а также на других российских морских нефтеналивных терминалах, таких как: «Усть-Луга Ойл», «ТаманьНефтегаз», «Сахалин Энерджи», «КТК-Р» (Новороссийск) и др.

Количество буксиров, указанное в Руководстве, не противоречит ни Приказу Минтранса РФ от 20.08.2009 N 140 «Об утверждении Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним», ни Приказу Минтранса России от 15.01.2013 N 5 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Приморск» так как, указанные выше приказы, предписывают осуществлять буксировку на акватории порта

буксирами в количестве, безопасном для буксировки судов и устанавливают запрет на использование меньшего количества буксиров, тогда как в Руководстве предусмотрено большее количество. Более того, требования Руководства соответствуют федеральным нормативным актам РД 31.3.01.01-93 «Руководство по технологическому проектированию морских портов» и РД 31.3.05-97 «Ведомственные строительные нормы. Нормы технологического проектирования морских портов».

- Требования к буксирным тросам определены в «Правилах классификации и постройки морских судов. Том N21» РМРС (Часть 3 п. 4, 5). Опыт эксплуатации терминала, подтвержденный расчетами длины буксирного троса, определяет минимальную длину буксирного троса, не ограничивает наличие других размеров, но определяет минимальную безопасную длину. Буксиры АО «Роснефтефлот» имеют носовые буксирные лебёдки, следовательно, требования Руководства ООО «ПТП» не ограничивает использование буксиров АО «РНФ», но требует соблюдения наличия сертифицированных буксирных концов с минимальной длиной 120 метров.

- Согласно требований Ведомственных строительных норм «Причалные комплексы для перегрузки нефти и нефтепродуктов. Противопожарная защита. Нормы проектирования» ВОН 12-87 тушение пожара на стоящем у причала танкере предусматривается мобильными средствами при немедленном отводе танкера на рейд, для чего любая нефтегавань должна быть обеспечена плавсредствами с системами водопенного тушения и водяного орошения. Согласно п. 143 Приказа Минтранса РФ от 20.08.2009 N 140 "Об утверждении Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним" не допускается проводить сливноналивные операции судов без приведения в готовность к применению средств пожаротушения.

- В соответствие с Приложением N26 Приказа Минтранса России от 15.01.2013 № 5 "Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Приморск" ограничение плавания в зимний период в сложную ледовую обстановку не имеют суда (буксиры) с ледовым классом Агс 4 (толщина ледяного покрова более 50 см). Использование буксиров с классом ниже, ограничит их самостоятельное движение, такие буксиры могут осуществлять движение только под обеспечением ледоколов. В соответствии с Ледовыми картами Гидрометцентра толщина льда в районе порта Приморск может превышать 50 см. При таких обстоятельствах

соответствующие требования к ледовому классу буксиров являются оправданными и соответствующим действующему законодательству.

Буксиры «РНФ» имеют характеристики:

Название	Символ класса
Добрыня	KM* <u>Arc4</u> R2 Aut1 FF3 WS escort tug
Дунай	KM* <u>Arc4</u> R2 Aut1 FF3 WS escort tug
Радомир	KM* <u>Arc4</u> R2 Aut1 FF3 WS escort tug
Ратибор	KM* <u>Arc4</u> R2 Aut1 FF3 WS escort tug
Садко	KM* <u>Arc4</u> Aut1 FF3 WS escort tug
Ставр	KM* <u>Arc4</u> Aut1 FF3 WS escort tug

Как видно из таблицы АО «РНФ» обладает буксирами ледового класса Arc 4 и имеющими в символе класса судна знак оснащенности средствами по борьбе с пожаром PP3.

Иные положения Руководства, оспариваемые АО «РНФ», предусматривают процедуры вытекающие из обязанности ООО «ПТП» при эксплуатации объекта инфраструктуры морского транспорта обеспечивать безопасные условия для плавания, швартовки, стоянки и обработки судов, безопасность, сохранность и повышение долговечности объекта инфраструктуры морского транспорта при его взаимодействии с судами, работе оборудования и портовых транспортных средств, складировании грузов и воздействии гидрометеорологических факторов, а также неблагоприятных и опасных природных явлений гидрометеорологического характера (п. 186 Технического регламента).

Отмечаем, что в настоящее время в порту Приморск нет ограничения по установлению максимальной скорости сближения танкера с причалом при проведении швартовных операций, что в свою очередь создает угрозу безопасности причалам ООО «ПТП». «Руководство по обработке судов на морском терминале, эксплуатируемом ООО «ПТП» разработано именно с целью предотвращения причинения

ущербу имуществу ООО «ПТП» в порту Приморск. В частности, Руководством определено количество буксиров и требования к ним, необходимые для осуществления безопасной швартовки танкеров, ограничена скорость сближения судна с причалом - не более 5 см/сек, приведены схемы швартовки у каждого из грузовых причалов.

ООО «ПТП» и определены правила выполнения грузовых, бункеровочных и других вспомогательных операций, которые не противоречат законодательству.

Соответственно, принятие Руководства, устанавливающего порядок обработки судов на морском терминале, было осуществлено ООО «ПТП» в пределах компетенции, которой ООО «ПТП» обладает как оператор морского терминала в силу действующего нормативного регулирования.

В Руководстве ООО «ПТП» предусмотрело те или иные мероприятия или процедуры, которые не запрещены законодательством и направлены на обеспечение сохранности, принадлежащего ООО «ПТП», имущества, что в свою очередь не является нарушением п. 9 ч. 1 ст. 10 Закона о защите конкуренции.

Применительно к доводам разд. 3 жалобы АО «РНФ» следует отметить, что в подписанных между ООО «ПТП» и агентами договорах отсутствуют положения о том, что все швартовые операции в отношении судов, следующих к причалам ООО «ПТП», осуществляются исключительно силами ООО «ПТП», как и любые другие положения, нарушающие действующее законодательство.

В материалах дела, также имеется копия письма Капитана морского порта Приморск, с приложением заявления Капитана порта в адрес Прокурора Северо-Западной транспортной прокуратуры Ленинград-Финляндской транспортной прокуратуры А.С. Ганихина.

Данное письмо содержит следующую позицию Капитана порта.

С 01 ноября 2017 года приказом генерального директора ООО «ПТП» <...> без согласования с капитаном порта Приморск введено в действие Р-07-ПТП-005-17 «Руководство по обработке судов на морском терминале, эксплуатируемом ООО «ПТП». Вышеуказанное Руководство противоречит требованиям Федерального закона от 30

апреля 1999 № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации», Федерального закона от 08 ноября 2007 года № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», а также Приказу Минтранса России от 20 августа 2009 года № 140 «Об утверждении Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним», Приказу Минтранса России от 15 января 2013 года № 5 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Приморск» и Приказу Минтранса России от 9 июля 2014 года № 182 «Об утверждении Правил оказания услуг по перевалке грузов в морском порту».

10 ноября 2017 г. капитаном морского порта Приморск было подписано Информационное письмо для всех заинтересованных лиц «О неприменении Р-07-ПТП-005-17 «Руководства по обработке судов на морском терминале, эксплуатируемом ООО «Приморский торговый порт», т.к. оно противоречит действующему законодательству РФ и Международным договорам.

Согласно ст. 13 Федерального закона от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее - Закон о морских портах) общие правила плавания и стоянки судов в морских портах и на подходах к ним устанавливаются уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти. В соответствии с пунктом 5.2.53.18. «Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации», утвержденным Постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 № 395, Минтранс РФ утверждает общие правила плавания и стоянки судов в морских портах и на подходах к ним. Приказом Минтранса РФ от 20.08.2009 № 140 утверждены «Общие правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним» (далее - Общие правила). Общие правила обязательны для исполнения судами независимо от их национальной и ведомственной принадлежности, а также физическими и юридическими лицами независимо от организационно-правовой формы и формы собственности, осуществляющими деятельность в морском порту и на подходах к нему (п. 3 Общих правил). П. 2 Общих правил установлены основные требования к плаванию судов и управлению движением судов на акваториях морских портов и на подходах к ним, в том числе в зонах действия систем управления движением судов; заходу судов в морские порты и выходу судов из морских портов; стоянке судов в морских портах и на подходах к ним; обеспечению безопасности и сохранности портовых гидротехнических сооружений; обеспечению экологической безопасности, соблюдению карантина в морских портах; выполнению маневров, связанных с прохождением судов относительно морских дноуглубительных судов при встречном плавании; ледокольной проводке судов; сигналам, регулирующим

заход судов в морские порты и выход судов из морских портов; сигналам о приливах, об отливах и уровнях воды; сигналам об ожидаемых штормах и сильных ветрах.

Согласно п. 4 Общих правил в каждом морском порту Российской Федерации с учетом географических, гидрометеорологических, технологических и навигационных особенностей морского порта в порядке, установленном Законом о морских портах, и на основании Общих правил разрабатываются обязательные постановления в морском порту (далее - Обязательные постановления). Обязательные постановления в морском порту Приморск, утверждены Приказом Минтранса России от 15.01.2013 N 5.

В Общих правилах содержатся Правила обеспечения безопасности и сохранности портовых гидротехнических сооружений (пункты 124 - 134), которыми в совокупности с Обязательными постановлениями в морском порту Приморск урегулированы вопросы швартовки судов.

Проведенный анализ действующих обязательных постановлений в морских портах Российской Федерации также показывает, что, во-первых, они не содержат норм, обязывающих обеспечить на судне присутствие швартовщика, во-вторых, присутствие швартовщиков на причале, их количество и обеспечение средством связи с лоцманом или капитаном судна определяется Общими правилами и Обязательными постановлениями в порту.

В нарушение вышеизложенного, Руководством вводится должность «мастер по швартовым и грузовым операциям», функции которого дублируют либо отменяют функции капитана морского порта и морского лоцмана, что нарушает требования Международного кодекса по охране судов и портовых средств, Федерального закона от 08 ноября 2007 года № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», федерального закона от 30.04.1999 № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» (далее - КТМ):

1. П. 1.3 Руководства противоречит ст. 13 Закона о морских портах, п.2 Общих правил. Обязательным постановлениям по порту Приморск;

2. П.4.6.1, п. 4.6.2 Руководства регламентирует вход судов в зону безопасности нефтяного терминала только по согласованию с диспетчером ПТП. Эти положения противоречат ст.76 КТМ, ст. 11 Закона о морских портах, пп. 1, 6, 7, 11 п. 14, пп. 1, 2 п.15, пп. 7, 12, 13, 38, 39, 43 п. 16 Положения о капитане морского порта. Таким образом диспетчер ПТП может парализовать движения всех судов на акватории порта, например, запретить транзитный проход в проливе Бьеркезунд.

3. Ст. 5.11.2.4 введены требования к подходу к причалам, которые

могут определяться только Обязательными постановлениями в морском порту. Внесенные в Регламент угол подхода судна к причалу, скорость подхода, условия подхода и швартовки, безопасной стоянки, перестановки судов, меры предупреждения повреждений гидротехнических сооружений судами зависят от многих факторов, таких как:

габаритов судна; конструкции корпуса судна; типа и рода движителей; наличия подруливающих устройств; характеристик причала; стесненности акватории;

погодных условий - направления и скорости ветра, течения, состояния видимости; опыта захода в порт капитана судна и лоцмана и т.д.

Учесть и рассчитать указанные условия для внесения в нормативные правовые акты Российской Федерации не представляется возможным, поэтому в Обязательные постановления в морских портах они внесены не были.

Изменения в Обязательные постановления, в том числе определяющие порядок подхода к причалу, вносятся:

после проведения лицензированными организациями научно-исследовательских работ с математическим моделированием подхода судна к причалу;

проводки модели судна на тренажере с участием в работе представителей лоцманских организаций;

проведения общественных слушаний на государственном сайте проектов нормативных актов;

регистрации приказа Минтранса Российской Федерации, утвердившего изменения, в Минюсте Российской Федерации.

4. П.5.1.13 Руководства противоречит п. 63 Обязательных постановлений.

5. П. 5.5.3, 5.6.2, 5.6.4, 5.6.5 Руководства нарушают п. 28 Обязательных постановлений.

6. В статье 5.6.4 Мастер по швартовным и грузовым операциям ПТП с прибытием на судно удостоверяется о наличии на судне Руководства, в ознакомлении с ним капитана судна и его согласии следовать положениям Руководства, однако в статье 5.1.17 ПТП не несет ответственности за время, потерянное судном, или за убытки из-за его неготовности вовремя для другого рейса, произошедшие в результате задержки или перерывах в обработке судов.

7. П.5.7.1, 5.7.2, 5.7.3 Руководства противоречат ст. 96, 97 КТМ, Общим правилам, Обязательным постановлениям по морскому порту

Приморск.

В ст. 5.7.1 Руководства стивидор в лице ООО «Приморский торговый порт» ставит категоричные и неподкрепленные требованиями ни одного нормативного документа условия: судну запрещается входить в район эксплуатационной ответственности ПТП без лоцмана и мастера по швартовым и грузовым операциям ПТП на борту.

При этом в Руководстве нет определения Мастер по швартовым и грузовым операциям (статья 2 Термины и определения).

В п. 5.7.3 Мастеру по швартовке и грузовым операциям дается возможность отменить швартовку судна, что не предусмотрено международными договорами и нормативными документами Минтранса.

8. П. 5.9 Руководства противоречит Общим правилам и п. 15 Обязательных постановлений. Терминал не может осуществлять инспекции, так как работа по взаимодействию со вспомогательными судами, осуществляющими деятельность по обслуживанию судов, пришедших для проведения грузовых операций на причалах, эксплуатируемых ПТП, и проверки на предмет их соответствия требованиям Классификационных обществ не является функциями Стивидора в лице ООО «Приморский торговый порт». При выявленных нарушениях ПТП не имеет права ограничить деятельность этих судов, а обязан доложить капитану морского порта о нарушениях.

В п. 5.9.7 Терминал пытается свои требования о буксирном обеспечении швартовых операций заходящих судов ставить выше требований «Обязательных постановлений в морском порту Приморск», т.е. подменяет ответственность капитана морского порта и решение капитана судна при обеспечении безопасности мореплавания, в том числе и к вопросам швартовки к причалу.

В п. 5.9.8 Руководства завышенные требования по количеству буксиров противоречат требованиям приложения 5 к Обязательным постановлениям в морском порту Приморск.

9. П.12 приказа Минтранса РФ от 09.07.2014 № 182 (зарегистрирован в Минюсте России 29.12.2014 за N 35476) «Об утверждении правил оказания услуг по перевалке грузов в морском порту» определяет:

«Деятельность оператора морского терминала, связанная с оказанием услуг по перевалке грузов в морском порту, осуществляется в соответствии с требованиями к обеспечению безопасности мореплавания, установленными законодательством Российской Федерации о торговом мореплавании, Федеральным законом, обязательными постановлениями в морском порту, утверждаемыми в соответствии с Федеральным законом, иными нормативными правовыми актами, а также актами капитана

морского порта». Устанавливать требования к обеспечению безопасности мореплавания оператор терминала права не имеет.

В адрес ООО «ПТП» капитаном морского порта Приморск было направлено обращение о необходимости принять меры по отмене Руководства. Обращение капитана морского порта ООО «ПТП» проигнорировано.

Комиссия Ленинградского УФАС России Определением от 20.02.2018 № О/05/43 приняла заключение об обстоятельствах дела, очередное заседание было назначено на 06.03.2018.

Заключение об обстоятельствах дела от 22.02.2018 № 3/05/1 содержало следующие выводы Комиссии Ленинградского УФАС России.

Морской порт Приморск предназначен для перевалки нефти и нефтепродуктов класса 3 опасности Международной морской организации (п. 12 Обязательных постановлений в Морском порту Приморск, утв. Приказом Министерства транспорта РФ от 15.01.2013 г.).

Морской порт принимает нефтяные танкеры с двойным корпусом и двойным дном соответствующие требованиям Приложения 1 к Международной конвенции предотвращению загрязнения с судов 1973 года.

В соответствии со п. 15. Обязательных постановлений в Морском порту Приморск утв. Приказом Министерства транспорта РФ от 15.01.2013 г. (далее Обязательные постановления в порту Приморск) в порту осуществляется буксирное обеспечение: швартовных операций судов; нефтяных танкеров, следующих на вход в морской порт и на выход из морского порта. Сведения о минимальном количестве и мощности буксиров для швартовных операций судов в морском порту и для буксирного обеспечения нефтяных танкеров, следующих на вход в морской порт и на выход из морского порта, приведены в приложении № 5 к Обязательным постановлениям.

Буксировку нефтяных танкеров, прибывающих в порт Приморск и иных судов осуществляют всего две компании - АО «СоюзФлотПорт», подконтрольная группе ПАО «Транснефть» через ПАО «Новороссийский морской торговый порт» (ПАО «НМТП»), куда также входит и ООО «Приморский торговый порт» согласно официальной информации, подлежащей раскрытию в соответствии с требованиями антимонопольного законодательства,

а также АО «Роснефтефлот», подконтрольная группе ПАО «Роснефть».

Данная информация об аффилированных лицах (группе лиц) находится в открытом доступе для третьих лиц, т.к. подлежит размещению в сети интернет на сайте компании и на сайте уполномоченного агентства по раскрытию информации в сети интернет в соответствии с требованиями действующего законодательства (ст. 92 ФЗ №208-ФЗ «Об акционерных обществах» от 26.12.1995 г., ст. 30 № 39-ФЗ «О рынке ценных бумаг» от 22.04.1996 г. Положением «Об утверждении Положения о раскрытии информации эмитентами эмиссионных ценных бумаг» (п. 1.4, глава 8), утвержденных Приказом ФСФР России от 04.10.2011 N 11-46/пз-и.).

В соответствии с Федеральным законом от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях», а также Приказом ФАС России от 08.09.2017 № 1189/17 «Об утверждении перечней субъектов естественных монополий в сфере услуг в транспортных терминалах, портах и аэропортах, государственное регулирование которых осуществляется ФАС России», Приказом ФАС России от 28.01.2016 № 75/16 «Об утверждении перечней субъектов естественных монополий в транспортных терминалах, портах и аэропортах, государственное регулирование которых осуществляется ФАС России» деятельность ООО «ПТП» относится к услугам в транспортных терминалах, портах и аэропортах.

Географическими границами следует считать территорию Морского порта Приморск.

Таким образом, единственным оператором Приморского морского порта является ООО «ПТП».

I

Довод Заявителя:

Издание Руководства и его направление осуществляющим свою деятельность в порту Приморск лицам является злоупотреблением ООО «ПТП» своим доминирующим положением, ввиду отсутствия у Ответчика каких-либо властных, надзорных или контролирующих функций.

Довод Ответчика:

ООО «ПТП» имеет компетенцию для принятия Руководства, в силу того, что Руководство устанавливает соответствующие законодательству условия использования принадлежащего ООО «ПТП» на законных основаниях имущества. Вместе с тем, Руководство не является актом, заменяющим нормативные акты Российской Федерации. Руководство направлено на фактическую реализацию нормативных актов и обеспечивает необходимые процедуры безопасной эксплуатации принадлежащих ООО «ПТП» объектов инфраструктуры порта Приморск.

Вывод Комиссии:

Пунктом 8) статьи 4 Закона о морских портах установлено, что оператор морского терминала - транспортная организация, осуществляющая эксплуатацию морского терминала, операции с грузами, в том числе их перевалку, обслуживание судов, иных транспортных средств и (или) обслуживание пассажиров.

Полномочия и обязанности оператора морского терминала по обеспечению безопасности в морских портах установлены частью 2 статьи 15 Закона о Морских портах, а именно:

1) незамедлительно информировать капитана морского порта о возникновении ситуаций, создающих угрозу безопасности мореплавания и (или) осуществлению деятельности в морском порту, а также об угрозе совершения и (или) о совершении актов незаконного вмешательства в морском порту и на подходах к нему в порядке, установленном в соответствии с законодательством Российской Федерации о транспортной безопасности;

2) выполнять требования безопасности мореплавания, транспортной безопасности морских терминалов, акваторий морских портов;

3) обеспечивать меры по предотвращению загрязнения территории морского порта отходами производства и потребления, сточными и (или) нефтесодержащими водами, нефтью и другими опасными и (или) вредными для здоровья человека и (или) окружающей среды веществами;

4) способствовать проведению объективного, полного и всестороннего расследования причин возникновения происшествий в морском порту.

Наряду с выполнением требований, установленных [частью 2 статьи 15](#) Закона о морских портах, операторы морских терминалов и иные владельцы объектов инфраструктуры морского порта обязаны:

1) осуществлять эксплуатацию объектов инфраструктуры морского порта в соответствии с требованиями обеспечения промышленной безопасности, экологической безопасности, пожарной безопасности и требованиями технических регламентов;

2) осуществлять мероприятия, связанные с обеспечением защиты объектов инфраструктуры морского порта от актов незаконного вмешательства в морском порту;

3) обеспечить равный доступ к услугам в морских портах, открытость сведений о таких услугах;

4) не допускать действий (бездействия), признанных в соответствии с федеральными законами монополистической деятельностью или недобросовестной конкуренцией.

Проводя системный анализ данных норм, Комиссия приходит к выводу, что в действующих нормативных правовых актах Российской Федерации не имеется как запретов на принятие спорного руководства, так и не существует обязанности операторов морских портов по принятию соответствующих документов.

Кроме того, аргументируя принятие данного локального акта, представители Ответчика, указывая на вопросы обеспечения промышленной безопасности, не рассматривают принципы, заложенные в пункта 3), 4) части 1 статьи 16 Закона о морских портах.

Статьей 76 Конституции Российской Федерации установлена функция органов власти по принятию нормативных правовых актов.

Данные полномочия могут быть также распространены на других лиц, в случае делегирования полномочий соответствующим нормативным правовым актом органа власти Российской Федерации.

Принятие спорного Регламента выходит за пределы компетенции

Ответчика в связи с тем, что данный локальный акт накладывает обязательства на неопределенный круг лиц, при том, что ООО «ПТП» имеет особый статус субъекта естественных монополий.

Регламент принятый Ответчиком по своей правовой природе более соответствует локальному нормативному акту, предусмотренному, в том числе, статьей 8 Трудового кодекса Российской Федерации. Особенностью локального акта является его распространение исключительно на сотрудников организации, принявшей данный акт.

В связи с вышеизложенным, Комиссия Ленинградского УФАС России приходит к выводу, что акт, принятый ООО «ПТП», выходит за пределы компетенции Ответчика.

II

Довод Заявителя:

Руководство, в части введения дополнительных требований, не предусмотренных законодательством, в первую очередь направлено на ограничение конкуренции между хозяйствующими субъектами, в том числе осуществляющими буксировки морских судов и на вытеснение буксирных компаний с рынка буксирных услуг, что является недопустимым в силу пункта 9) части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

Довод Ответчика:

Содержание Руководства не противоречит действующему законодательству.

Количество буксиров, указанное в Руководстве, не противоречит ни Приказу Минтранса РФ от 20.08.2009 N 140 «Об утверждении Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним», ни Приказу Минтранса России от 15.01.2013 N 5 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Приморск» так как, указанные выше приказы,

предписывают осуществлять буксировку на акватории порта буксирами в количестве, безопасном для буксировки судов и устанавливают запрет на использование меньшего количества буксиров, тогда как в Руководстве предусмотрено большее количество. Более того, требования Руководства соответствуют федеральным нормативным актам РД 31.3.01.01-93 «Руководство по технологическому проектированию морских портов» и РД 31.3.05-97 «Ведомственные строительные нормы. Нормы технологического проектирования морских портов».

- Требования к буксирным тросам определены в «Правилах классификации и постройки морских судов. Том N21» РМРС (Часть 3 п. 4, 5). Опыт эксплуатации терминала, подтвержденный расчетами длины буксирного троса, определяет минимальную длину буксирного троса, не ограничивает наличие других размеров, но определяет минимальную безопасную длину. Буксиры АО «Роснефтефлот» имеют носовые буксирные лебёдки, следовательно, требования Руководства ООО «ПТП» не ограничивает использование буксиров АО «РНФ», но требует соблюдения наличия сертифицированных буксирных концов с минимальной длиной 120 метров.

- Согласно требованиям Ведомственных строительных норм «Причалные комплексы для перегрузки нефти и нефтепродуктов. Противопожарная защита. Нормы проектирования» ВОН 12-87 тушение пожара на стоящем у причала танкере предусматривается мобильными средствами при немедленном отводе танкера на рейд, для чего любая нефтегавань должна быть обеспечена плавсредствами с системами водопенного тушения и водяного орошения. Согласно п. 143 Приказа Минтранса РФ от 20.08.2009 N 140 "Об утверждении Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним" не допускается проводить сливноналивные операции судов без приведения в готовность к применению средств пожаротушения.

- В соответствие с Приложением № 26 Приказа Минтранса России от 15.01.2013 № 5 "Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Приморск" ограничение плавания в зимний период в сложную ледовую обстановку не имеют суда (буксиры) с ледовым классом Агс 4 (толщина ледяного покрова более 50 см). Использование буксиров с классом ниже, ограничит их самостоятельное движение, такие буксиры могут осуществлять движение только под обеспечением ледоколов. В соответствии с Ледовыми картами Гидрометцентра толщина льда в районе порта

Приморск может превышать 50 см. При таких обстоятельствах соответствующие требования к ледовому классу буксиров являются оправданными и соответствующим действующему законодательству.

Кроме того, АО «Роснефтефлот» обладает буксирами соответствующих критериям, установленным в Руководстве.

Вывод Комиссии:

Пунктом 15.8 Типового договора ООО «ПТП» установлена обязанность агента по договору соблюдать требования спорного Руководства. Соответственно данное Руководство распространяется на всех агентов, которые осуществляют деятельность акватории морского порта Приморск.

Как установлено материалами дела, пунктом 12 Приказа Минтранса РФ от 09.07.2014 № 182 «Об утверждении правил оказания услуг по перевалке грузов в морском порту» определяет:

«Деятельность оператора морского терминала, связанная с оказанием услуг по перевалке грузов в морском порту, осуществляется в соответствии с требованиями к обеспечению безопасности мореплавания, установленными законодательством Российской Федерации о торговом мореплавании, Федеральным законом, обязательными постановлениями в морском порту, утверждаемыми в соответствии с Федеральным законом, иными нормативными правовыми актами, а также актами капитана морского порта».

Соответственно, устанавливая требования к обеспечению безопасности мореплавания оператор терминала права не имеет. Данными полномочиями, в силу закона, обладает Капитан морского порта.

Довод Ответчика о возможности привести буксиры АО «Роснефтефлот» к характеристикам, установленным Руководством, Комиссия Ленинградского УФАС России, также признает несостоятельным, поскольку Ответчик возлагает на буксирные организации дополнительные издержки, как финансовые, так и временные, при этом не обладая данными властными полномочиями.

Кроме того, Комиссия проанализировала довод Заявителя о том, что пунктом 5.9.6. Руководства установлено право ООО «ПТП» в любое время провести проверку буксиров, оказывающих услуги на морском терминале и ограничить деятельность таких судов в случае выявления расхождений с требованиями Руководства, что, как следствие,

приводит к нежеланию агентских компании, грузовладельцев, судовладельцев и иных лиц, осуществляющие деятельность в порту Приморск сотрудничать со сторонними буксирными компаниями.

В материалах дела имеется справка, о размерах упущенной выгоды АО «Роснефтефлот» за январь 2018 года. Как следует из данного документа, с 1 января 2018 года, к Заявителю не обратился ни один агент, осуществляющий деятельность в порту Приморск. При этом данный вид услуг ранее оказывался на регулярной основе. По сведениям Заявителя, размер упущенной выгоды составил 53 миллиона 300 тысяч рублей.

Тот факт, что агенты, подписывая Типовой проект договора с ООО «ПТП», принимали на себя обязательства по соблюдению спорного Руководства, которое содержит требования, не предусмотренные законодательством, и которым не соответствует Заявитель, **привели к полному устранению конкуренции.**

Как установлено материалами дела, в порту Приморск в 2017 году осуществляли свою деятельность две буксирные организации:

- АО «СоюзФлот Порт» (ИНН 7707305539);
- Санкт-Петербургский филиал АО «Роснефтефлот» (ИНН 6501096047).

Соответственно, на момент рассмотрения данного дела, в акватории морского порта Приморск осуществляет свою деятельность только одна организация - АО «СоюзФлот Порт», что свидетельствует об устранении конкуренции.

Комиссия Ленинградского УФАС России также усматривает, что действия ООО «ПТП» по принятию спорного Руководства были направлены на создание преимущества аффилированному лицу.

В соответствии с частью 5 статьи 48.1 Закона о защите конкуренции лица, участвующие в деле, вправе представить комиссии пояснения, доказательства и приводить доводы в письменной форме в отношении обстоятельств, изложенных в заключении об обстоятельствах дела, до окончания рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства и оглашения резолютивной части решения по нему на заседании комиссии.

В связи с изложенным, на основании пункта 5 Определения от 20.02.2018 № О/05/43 сторонам по делу, в срок до 05.03.2018, была представлена возможность представить пояснения по доводам, изложенным в заключении об обстоятельствах дела.

Письмом от 05.03.2018 № 03-11/378 Ответчик сообщил, что, ознакомившись с текстом Заключения от 16.02.2018 по делу № 1-05-А/18, продолжает придерживаться позиции, изложенной в ранее представленных письмах в адрес Ленинградского УФАС России, а именно в письме от 06.02.2018 № 03-11/210 и от 15.02.2018 № 03-11/272, которые имеются в материалах дела и уже получили надлежащую правовую оценку Комиссией Ленинградского УФАС России.

Представитель Заявителя, позицию не представил, на заседании Комиссии поддержал доводы, изложенный в первоначальном заявлении, послужившим основанием для возбуждения дела.

В соответствии с частью 2 статьи 45.1 Закона о защите конкуренции каждое лицо, участвующее в деле, должно раскрыть доказательства, на которые оно ссылается как на основание своих требований и возражений, перед другими лицами, участвующими в деле, в пределах срока, установленного комиссией.

В пункте 11 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 12.05.2016 № 18 «О некоторых вопросах применения судами таможенного законодательства» указано, что ввиду того, что судебное разбирательство не должно подменять осуществление таможенного контроля в соответствующей административной процедуре, новые доказательства признаются относимыми к делу и могут быть приняты (истребованы) судом, если ходатайствующее об этом лицо обосновало наличие объективных препятствий для получения этих доказательств до вынесения оспариваемого решения таможенного органа.

Экстраполируя выводы Верховного суда Российской Федерации на антимонопольное производство, Комиссия считает, что стороны по делу добросовестно представили все имеющие доказательства и

документы, которыми обладали на момент принятия настоящего решения.

В связи с изложенным, рассмотрев все материалы дела и дав им надлежащую правовую оценку, Комиссия Ленинградского УФАС России, руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1 - 4 статьи 41, частью 1 статьи 49 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»

РЕШИЛА:

1. Признать в действиях Общества с ограниченной ответственностью «Приморский торговый порт» (ОГРН 1044700880762, ИНН 4704057515, КПП 470401001, адрес регистрации 188910, Ленинградская область, Выборгский район, приморский массив, проезд Портовый, д. 10, оф. 116, генеральный директор С.В. Волынец) нарушение пункта 9) части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», выразившимся в принятии и утверждении «Руководство по обработке судов на морском терминале, эксплуатируемом ООО «ПТП», противоречащее нормам действующего законодательства в области морского судоходства, что привело к устранению конкуренции на рынке буксирных услуг в акватории морского порта Приморск.
2. Выдать обязательное для выполнения предписание в адрес ООО «ПТП», направленное на восстановление конкуренции в акватории морского порта Приморск.
3. Передать материалы дела уполномоченному должностному лицу Ленинградского УФАС России для рассмотрения вопроса о возбуждении дела об административном правонарушении, ответственность за которое предусмотрена статьей 14.31 Кодекса РФ об административных правонарушениях в отношении ООО «ПТП» и его должностных лиц.

Решение может быть обжаловано в арбитражный суд в течение трех месяцев со дня его принятия. Решение может быть обжаловано в коллегиальный орган федерального антимонопольного органа.

Председатель Комиссии

<...>

Члены Комиссии:

<...>