

Два капитана в одном порту: почему так и у кого какие функции

Игорь Гошовский, Андрей Муравский

Теперь в морских портах официально работает по два капитана. Один – от АМПУ, а другой – от Государственной службы безопасности на транспорте. Мы попытались разобраться, кто за что отвечает и почему так произошло.

Участники портового рынка Украины недоумевают. Теперь в морских портах официально работает по два капитана. Один – от АМПУ, а другой – от Государственной службы безопасности на транспорте. При этом не понятно, кто за что отвечает. Конфликт интересов возник после того, как Государственная служба морского и речного транспорта захотела забрать полномочия капитанов под свое управление, а министерство не захотело увольнять действующих капитанов.

В пресс-службе АМПУ на запрос сайта «Порты Украины» ответили, что сейчас в Министерстве инфраструктуры продолжается работа по перераспределению функций между АМПУ и ГСМРТУ. «Специалисты АМПУ разработали и предоставили свои предложения относительно этого вопроса рабочей группе, которая сформирована при министерстве. Эти предложения предполагают, что АМПУ согласно действующего законодательства, исполняет функции обеспечения безопасности мореплавания, а контрольно-наблюдательные действия должны перейти в ГСМРТУ», – рассказали в администрации.

Несколько лет назад уже предпринимались попытки вывести службу в отдельную структуру. Однако представители портов тогда смогли доказать руководству профильного министерства ошибочность такого решения.

О реформе капитании портов чиновники снова заговорили активно в 2017 году. Ранее капитании морских портов Украины являлись структурным подразделением Администрации морских портов Украины (АМПУ). Советом капитанов портов было предложено организовать государственное предприятие «Служба капитанов портов», которое находилось бы в прямом подчинении ДСБТ. По идее реформаторов, этот шаг позволит наладить качественное оказание административных услуг и устранил коррупционные риски. Предполагается, что в структуру этой организации войдет также Инспекция по дипломированию моряков.

Два года в Мининфраструктуры действовала рабочая группа по вопросам деятельности капитанов морских портов. Разработали проекты нормативных документов, которые разделят функции капитанов морских портов.

В Морской палате Украины говорят о разделении функции обеспечения (Harbour Master) и функции надзора (Port Authority).

Служба капитанов должна остаться в составе Администрации морских портов Украины. Передача ее Государственной службе по безопасности на транспорте может привести к негативным последствиям для отрасли и напрямую отразится на стабильности работы отечественных портов – пишут в письмах президенту, премьер-министру и главе Верховной Рады, указывает Координационный совет председателей профсоюзов морского транспорта Украины.

В Морской палате Украины говорят, что необходимо на законодательном уровне четко разделить функции обеспечения (Harbour Master) и функции надзора (Port Authority). Под функции надзора должны перейти некоторые функции капитанов портов, такие как Port state control, выдача дипломов, паспортов моряков и прочее.

Не свойственные функции по выдаче морских дипломов и паспортов должны перейти в Морскую администрацию. Там же должны быть и

все функции Порт Стейт Контроля.

Дмитрий Баринов, Первый заместитель главы Державна служба морського та річкового транспорту України:

«До реформы капитании, один субъект управления сочетал в себе противоречащие друг другу функции. Надзор и контроль – это исключительно государственные функции, а вот обеспечивать их может и должен хозяйственный субъект. И раньше капитан порта осуществлял все это. Его назначал министр, потом капитаны порта перешли в структуру АМПУ. Но такой подход управленчески не эффективен. Не должно так быть, когда капитан сочетает в себе государственную функцию, осматривая судно, разрешая его выход, а потом получает зарплату в АМПУ, заинтересованной в росте судоходов и уплате сборов.

Наконец-то эти функции разделили, оставив функции надзора и контроля за капитаном порта, который входит теперь в состав Морской администрации. Он не вмешивается в хозяйственную деятельность АМПУ, а проверяет, контролирует, принимает меры, если есть угроза безопасности мореплавания. У АМПУ остается функция обеспечения. Есть лоцманы, служба регулирования движения, буксиры, причалы. Они определяют, к какому причалу судно за каким грузом подойдет, есть ли он, оплачены ли сборы, есть ли свободные буксиры и лоцманы и так далее. Это все функции предприятия, которому государство доверило свое имущество, чтобы оно эффективно им распоряжалось и зарабатывало деньги. А Морская администрация только за безопасностью следит.

До реформы, в капитанию, которая была в составе АМПУ, входил дипломно-паспортный отдел. Все моряки получали здесь паспорта моряков, подтверждения к диплому и т.д. Но опять-таки, эту функцию должно осуществлять только государство, а не предприятие, являющееся хозяйственным субъектом. Теперь эту функцию выполняет дипломно-паспортный отдел в составе службы капитана порта Морской администрации. Госслужащий отвечает всем критериям закона про госслужбу, у него ответственность

вплоть до уголовной за нарушения. И эти госслужащие, которые осматривают суда или подписывают документы моряков, являются должностными лицами центрального органа исполнительной власти – Госслужбы морского и речного транспорта Украины.

Неопределенность возникла потому, что капитанов порта, до того, как они стали госслужащими и на них стали распространяться положения Закона Украины «О государственной службе» назначал и увольнял министр. АМПУ не может самостоятельно их увольнять. Морской администрацией в соответствии с требованиями Закона о госслужбе, был проведен отбор на конкурсной основе, три этапа, все прозрачно, с видеофиксацией процесса, с привлечением экспертов. Отобрали людей на должности капитанов портов, они прошли спецпроверку, всем требованиям установленным законами отвечают. Мы их назначили.

Мы провели в Одессе на базе АМПУ плодотворное совещание, с участием всех назначенных капитанов, всех представили, поставили первоочередные задачи. Реформа всегда связана с отказом от чего-то старого в пользу нового. Согласен, что это не всегда просто и требует определенной адаптации. Поэтому есть шероховатости и возможные недопонимания, так как не все могут воспринять такой темп изменений. Это только со стороны может казаться, что пришел новый капитан, а предыдущий передал ему все дела и ушел. Теперь другой функционал. И недостаток информации – большая проблема. Будем еще больше уделять внимание разъяснительной работе».

Вячеслав Кисловский, вице-президент Морской палаты Украины:

«Морская Палата Украины конструктивно поддерживала и поддерживает создание ЦОИВ в виде Морской администрации. Однако механизм разделения функций и полная закрытость и не публичность действий руководства Морской Администрации вызывают крайнюю озабоченность. По сути руководство Морской Администрации пошло по пути полного игнорирования национального законодательства. Таким образом, после

незаконного конкурса на занятие должностей капитанов морских портов с незаконным снижением квалификационных требований к указанным должностям, последовали незаконные действия по их назначению. В результате появился правовой нонсенс в виде двух капитанов портов.

Учитывая полный правовой беспредел и отказ Морской Администрации от конструктивного сотрудничества с Морской Палатой мы решили действовать в правовом поле и обратились в суд. Мы оспариваем в судебном порядке проведение конкурса по назначению новых капитанов порта. Согласно Кодексу торгового мореплавания Украины и Закону «О морских портах Украины», капитанов морских портов назначает Министерство инфраструктуры, а не Морская администрация, поэтому и конкурс должно было провести Министерство.

Выяснилось, что требования к конкурсу на занятие вакантных должностей капитанов морских портов были занижены. Капитаном порта может быть лицо со стажем работы капитаном не ниже пяти лет – это Положением о капитане морского порта и службу капитана морского порта. В конкурсных же требованиях было указано только два года. Конкурс проводится на занятие вакантных должностей капитанов, но они заполнены и не являются вакантными.

То, что теперь в портах есть сразу два капитана порта, создает хаос. Капитаны иностранных судов не понимают этих перемен. Судовладельцы шлют запросы, указания которого из двух капитанов нужно выполнять. Все это грозит, в числе прочего, судовыми разбирательствами. Почему не отработать все, сделать необходимую подготовку, а потом уже проводить конкурсы и так далее?

Ведь необходимо внести изменения в Кодекс торгового мореплавания Украины, Закон Украины «О морских портах Украины», Кодекс Украины об административных правонарушениях, Закон Украины «О транспорте» и Водный кодекс Украины. А не просто поменять в нормативно-правовых актах словосочетание

«Укртрансбезпека и Укрморречинспекция» на «Морская администрация», как это было сделано».

<https://ports.com.ua/articles/dva-kapitana-v-odnom-portu-pochemu-tak-i-u-kogo-kakie-funktsii>