

Двоевластие капитанов в портах: что говорят эксперты «Морской палаты»

Морская администрация назначила своих капитанов в дополнение к капитанам от АМПУ. Фактически, в портах сейчас два капитана и бизнес не понимает, у кого просить разрешение на вход-выход судна и заверять документы об уплате сборов. Чтобы восстановить статус-кво, портовики попросили помощи у Президента и готовы жаловаться в Генпрокуратуру.

28 февраля, члены Морской палаты, юристы и капитаны морских портов от АМПУ собрались за круглым столом, чтобы обсудить, чем может грозить морской перевалке грузов фактическое двоевластие в портах, и возможно ли восстановить статус-кво в вопросе статуса капитанов портов. Отметим, что к участию в мероприятии пригласили также представителей Мининфраструктуры и Морской администрации. Но эти ведомства приглашение проигнорировали.

Напомним, что 26 февраля Морская администрация назначила «своих» капитанов для всех 13 украинских гаваней. Хотя, капитаны портов от АМПУ и далее остаются на своих должностях. Пока что рынок не понимает, к кому именно бизнесу обращаться, чтобы оформить уплату сборов или приход-отход судна – к капитанам от АМПУ или к капитанам от Морской администрации. Официальные источники не имеют никаких объяснений по этому поводу, отметил экс-заместитель министра инфраструктуры Юрий Васьков на своей странице в Facebook.

«Может кто-то объяснить, каким образом распределены полномочия между капитаном порта и его службой в составе АМПУ, и капитаном порта в составе МАУ? Кто конкретно оформляет приход-

отход судна? Кто проверяет судовые документы? Кто руководит службой капитана порта? Кто выдает документы морякам? Кто запрещает выход из порта? Будет ли собираться оплата оформления захода-выхода и тому подобное? С кем контактировать по данным вопросам (адрес, телефон, ФИО ответственных)?», – написал Васьков.

Хотя именно на капитанах морских портов лежит ответственность за стабильность работы портов и безопасность мореплавания. В частности, только капитаны портов могут задерживать или арестовывать грузы и суда, или же запрещать выход в море неисправных судов.

В целом, реформа создания Морской администрации не имела целью внести смятение, а укладывалась в общую тенденцию распределения государственных структур с функцией управления имуществом и наблюдением за работой отрасли. Добавим, что реформа создания Морской администрации готовилась еще с 2013 года, само учреждение было создано в сентябре 2017 году. То есть, у инициаторов реформы было достаточно времени, чтобы убрать все несогласованности в нормативных документах. Впрочем, этого не сделали, из-за чего в украинских портах возникло двоевластие на уровне капитанов портов и контролирующих структур.

Например, и капитаны АМПУ, и капитаны от Морской администрации сейчас имеют одинаковые полномочия: контроль за безопасностью мореплавания и соблюдением украинского и международного законодательства о мореплавании, оформление захода-выхода судов в портах, проверка и выдача квалификационных свидетельств морякам, даже – задержание судов при необходимости.

Более того – Морская администрация назначена следить за безопасностью судоходства в гаванях. В то же время, действующий устав ГП «Администрация морских портов Украины» и действующая версия Кодекса торгового мореплавания Украины говорят, что АМПУ должна организовывать и обеспечивать

безопасность судоходства в пределах акваторий портов. Как, по сути, отличаются задачи Морской администрации и АМПУ, законодательство не объясняет. Добавим, что капитанов от Администрации морских портов может назначать или увольнять только министр инфраструктуры, а сам капитан морского порта должен иметь опыт работы капитаном судна не менее 5 лет.

Чтобы избежать дублирования власти в портах, говорит вице-президент Ассоциации «Морская палата Украины» Вячеслав Кисловский, учреждение уже попросило Президента Украины отменить назначение капитанов от Морской администрации. С подобной просьбой портовики планируют также обратиться в Генпрокуратуру или Нацполицию.

Если же фактическое двоевластие в украинских портах будет сохраняться, это может негативно повлиять на внешнюю торговлю Украины. Хотя бы потому, что именно через порты прошло фактически больше всего грузов на экспорт в 2018 году – 99,03 млн тонн.

Мы попросили экспертов «Морской палаты» прокомментировать сложившуюся ситуацию.

Вице-президент Ассоциации «Морская Палата Украины» Вячеслав Кисловский:

– На должность капитана порта назначаются наиболее опытные люди, которые работали 5 лет капитанами судов и хорошо знают нормы национального и международного законодательства. Назначаются капитаны порта исключительно по приказу министра. Морская администрация Украины не придерживалась этих требований, когда проводила конкурсы на должность капитана порта. В квалификационных требованиях Морской администрации на конкурс не было требования о знании украинского и мирового законодательства в сфере безопасности мореплавания, а ценз опыта работы на судне снизили до двух лет. Также были внесены необходимые изменения в нормативно-правовые акты, регулирующие соответствующие назначения.

Так как назначение капитанов от Морской администрации было незаконно, проведенное даже без ведома Мининфраструктуры, то любое действие, начиная от выдачи моряку отдельного документа и заканчивая задержанием судна, будет незаконной. Если любая пострадавшая сторона будет подавать документы в суд, 100% успех этой пострадавшей стороне обеспечен. И здесь речь идет о компенсации в десятки тысяч долларов, которую будет выплачивать государство.

Конечно, есть необходимость приводить наше законодательство в соответствие с европейскими и мировыми стандартами. Так, Морская администрация имеет право проводить собственные кадровые конкурсы, но эти назначения должны быть согласованы с законодательством. Вообще, первым шагом в реформе института капитанства должно было быть именно изменение законодательства, «дорожную карту» для которой должны готовить профессионалы отрасли.

По моему мнению, Морская администрация играть роль maritime authority, а капитаны от АМПУ должны оставаться при своих должностях и функциях.

В конце концов, Морская администрация предлагает своим капитанам ставку на уровне 5800 гривен, хотя только за одно плавание капитан судна может заработать до 15 000 долларов. Работать на 5800 гривен в месяц может уйти или очень большой патриот, или потенциальный взяточник.

Капитан морского порта «Черноморск» Станислав Незавитин:

– Если бы назначение капитанов от Морской администрации начали с адекватных изменений в Кодекс торгового мореплавания, Закон о портах и приказ Мининфраструктуры №190, наш круглый стол вообще бы не пришлось бы созывать.

Пока же в институте капитанства творится хаос. Например, новым капитанам незаконно выдали рабочие помещения в портах даже без согласования с АМПУ. В Николаевском порту уже собралась толпа, которая подала капитанам от Морской администрации бумаги на

выдачу моряцких свидетельств. Сейчас Морская администрация – это буквально 25-30 человек штата, и они таким штатом берутся контролировать все морское хозяйство!

Отмечу, что мы, капитаны, поддерживали создание Морской администрации. Но я как председатель совета порта буду бороться до победы. Мы не дадим управлять в наших гаванях несуществующим учреждениям, и ни одно судно не выйдет без нашей команды.

Я ценю своих коллег-моряков, которые не сдались, хотя новая администрация их пыталась переманить. Действующие капитаны морских портов от АМПУ продолжают работу, с капитанами от Морской администрации даже физически не пересекаются. Судовладельцы должны подчиняться исключительно законным капитанам АМПУ.

Капитан Мариупольского морского порта Сергей Поюровский:

– С самого начала мы действительно поддерживали создание отдельной Морской администрации, но чтобы все происходило по согласованному законодательству. Тем более, что такое требование выдвигала ИМО (Международная морская администрация). Да, законодательство переписали, но нормативные акты переработаны не были. Получается, что Морская администрация год затягивала процесс, а все решила наверстать за три недели. Но отделять нужно юридически правильно.

Сейчас Морская администрация предлагает работу моим переменным капитанам. Но мои люди – не дураки, посмотрели на сайт учреждения, и поняли, что денег на оплату труда фактически нет. Морская администрация в принципе же не показывает условия труда и его оплаты. Как она набирает людей – непонятно.

Председатель Ассоциации «Морской союз Украины» Игорь Сибрин:

– Из-за непонятной ситуации со статусом капитанов портов приостановилась выдача дипломов моряка, потому что их легитимность может быть поставлена под сомнение. Отмечу, что

любой приказ капитана от Морской администрации после 26 февраля можно обжаловать.

В свою очередь, если на судне возникнет авария – у судовладельца могут возникнуть серьезные проблемы, если окажется, что он взял на борт моряка с нелегитимным дипломом. Даже некоторые капитаны уже три месяца не могут выйти на комиссию и получить свои дипломы.

Морская администрация начала несколько дней назад устранять действующих капитанов портов от исполнения обязанностей. Эти действия делаются с нарушением закона – увольнять и назначать капитанов по законодательству, положениям о капитанах и их службе, может только Мининфраструктуры. Морская администрация не имеет таких полномочий, ее действия являются незаконными.

Конкурс Морской администрации был также незаконным, начиная от требований конкурса, не соответствующих действующему «Положению о капитанах и их службе». Мининфраструктуры уже признало, что условия не соответствуют законодательству, и обратилось еще в декабре в Госагентство по вопросам государственной службы с просьбой экспертизы законности проведения таких конкурсов.

Требования законодательства предусматривают для капитанов знание украинского и международного законодательства о надзоре за безопасностью мореплавания и расследованиях аварий. Но требования конкурсов Морской администрации ограничивались знанием законодательства о государственной службе, предотвращения коррупции и административных нарушений.

Классификатор профессии знает только название профессии «капитан порта морского». Морская администрация для своих капитанов сформулировала название должности как «начальник отдела контроля (надзора) за безопасностью судоходства на морском и речном транспорте в морском порту – капитан морского порта». Нюанс даже в том, что законодательство запрещает образовывать названия должностей через дефис и закладывать

определения должности в названии.

Работники морских портов, которых пытается уволить Морская администрация, обращаются в суды. Овидиопольский суд в Одесской области уже издал постановление о незаконности любых решений по кадровым назначениям Морской администрации.

[Иван Киричевский](https://ports.com.ua/) <https://ports.com.ua/>