

# Экипажи спасательных катеров КП «Морская поисково- спасательная служба» проходят подготовку в Одесском учебно- тренажерном комплексе

С 7 по 18 августа проходит подготовка нового пополнения экипажей спасательных катеров КП «Морская поисково-спасательная служба» на базе учебно-тренажерного комплекса «Адмирал».

Программа 40 часового курса разработана в соответствии с требованиями Международной Конвенции по поиску и спасанию на море 1979 (SAR-79), Руководства по международному авиационному и морскому поиску и спасанию (IAMSAR) и других международных документов.

Экипажи отрабатывают способы спасения людей на море с последующей эвакуацией в безопасное место, а также спасения пострадавшего на воде в бессознательном состоянии и в сознании, правила оказания ему первой медицинской помощи.

Спасатели отметили, что такие тренировки помогают поддерживать профессиональные умения и навыки по ведению поисково-спасательных работ при возникновении чрезвычайной ситуации на море.

После окончания учебных занятий и сдачи нормативов все спасатели получают свидетельства о прохождении курса подготовки «Матрос поисково-спасательной единицы».

Источник: <http://mtu.gov.ua/news>

---

## Льготы болгарским паромам в порту Черноморск – принципы «свободного рынка» или «исключения для избранных»?

Министерство инфраструктуры Украины наконец-то озаботилось вопросом наведения порядка в оплате портовых сборов на паромной переправе. Ведомство вынесло на рассмотрение специальной Комиссии вопрос о доначислении портовых сборов с болгарских паромов «Герои Одессы» и «Герои Севастополя», которые работают на паромной линии Черноморск – Поти. Судя по информации отраслевых СМИ, отдельных интернет-изданий, эта новость задела лоббистов интересов Болгарского пароходства. В ход пошла терминология о «демарше бюрократов», «двойных стандартах» и «нарушениях принципов свободного рынка и даже устава Всемирной торговой организации». А еще предупреждения, что если сейчас Болгарскому пароходству придется доплатить, то в будущем это может негативно отразиться на новом судовладельце украинских паромов – «Укрзализныце». Обоснованы ли претензии к болгарскому судовладельцу и действительно ли вопрос с доначислением портовых сборов может негативно отразиться на развитии паромной инфраструктуры и участии Украины в «новом Шелковом пути»?

Напомню, еще год назад «Моряк Украины» обратил внимание на разницу в уплате портовых сборов в украинский бюджет из-за особого статуса болгарских паромов в порту Черноморск («Моряк Украины», № 33 от 24 августа 2016-го). Являясь по классификационным документам «грузовыми» паромами, эти суда принимают к погрузке в порту Черноморск автотранспорт с

водителями, обосновывая возможность их перевозки неким «Свидетельством об исключении», выданным собственной болгарской морской администрацией. Согласно этому уникальному документу, водители на борту болгарского парома вместо классификации «пассажир» (как того требуют международные Конвенции) нарекались «иными лицами, обслуживающими судно» (как в «бородатом» анекдоте, когда служитель церкви, чтобы избежать ограничений в пост, проводил обряд и нарекал мясо «рыбой»). Данное Свидетельство удивительным образом приняла служба Капитана Черноморского порта, ранее не разрешавшая перевозку на грузовом болгарском пароме водителей в количестве более 12 человек (максимальное количество лиц, не относящихся к экипажу, допустимых по международным конвенциям к перевозке на грузовом судне). Конечно, простым «нареканием» грузовое судно пассажирским не сделаешь, и возник ряд скандалов, вызванных, мягко говоря, крайне спартанскими условиями далеко не бесплатного размещения водителей на болгарском пароме. Дело дошло и до судебного рассмотрения, в котором в наказании должностных лиц службы Капитана порта, которая разрешала рейсы болгарских паромов с водителями на борту, по формальным признакам было отказано. Но было однозначно установлено, что болгарский паром является грузовым судном и «не имеет соответствующих судовых документов в подтверждение права перевозки более 12 пассажиров, в частности, свидетельства о безопасности пассажирского судна». Также отмечалось «отсутствие оснований для отнесения водителей грузовых автомобилей к лицам, работающим или выполняющим на судне любые обязанности, связанные с деятельностью этого судна» и наличие «обстоятельств, при которых предоставляется приоритет хозяйственным и ведомственным интересам над интересами безопасности судоходства». И вынесено отдельное судебное решение – «довести до сведения Министерства инфраструктуры Украины о допущенных нарушениях законодательства».

Возможно, именно это судебное решение и детальный анализ ситуации с воистину уникальным статусом болгарских паромов, который был сделан независимыми экспертами в период судебного

разбирательства, и стали тем самым катализатором внимания МИУ к правовым аспектам работы грузовых болгарских паромов на украинском рынке, в том числе и по порядку оплаты портовых сборов. Ведь никакое «Свидетельство об исключении» не превращает «грузовое» судно в «пассажирское», а классификация болгарских паромов как «грузовых» судов теперь дополнительно подтверждена и судебными решениями. А значит, с правовой точки зрения, решение о доначислении портовых сборов с болгарских паромов по ставкам для грузовых судов, которыми они фактически и являются, юридически обосновано. И со стороны Министерства инфраструктуры это решение является выполнением действующего закона, а не «демаршем бюрократии» и нарушением «устава Всемирной торговой организации». Тем более, что при одновременной недоплате портовых сборов, только за предыдущий 2016-й год и только в одном направлении – из Черноморска в Потти, на болгарских паромов было перевезено более 2200 грузовых автомашин с водителями. За перевозку этих автомашин Болгарское пароходство, исходя из тарифов на сайте болгарского агента, по простой арифметике получило более 3 млн. долларов США дополнительного дохода с источником происхождения в Украине. Эти цифры очень красноречиво иллюстрирует размеры приоритетов «хозяйственных интересов» болгарского перевозчика над интересами безопасности судоходства в зоне ответственности Украины.

Очевидно, что именно понимание юридической обоснованности доначисления портовых сборов и понятное нежелание болгарской стороны нести дополнительные расходы и снижать свою прибыль вызвали к жизни скандально-популистские аргументы, в том числе и угрозы ухода болгарских паромов с украинского рынка, вследствие которого маршрут «нового Шелкового Пути», якобы, пойдет мимо Украины.

Только очень далекие от транспорта и экономики «псевдо-эксперты» могут утверждать, что два старых грузовых болгарских паромов являются тем самым спасительным звеном, которое обеспечит участие украинской транспортной системы в перевозках

по «новому Шелковому Пути». Такой флот, возраст которого приближается к 40 годам, а техническое состояние обеспечивается не модернизациями, а «Свидетельствами об исключениях», скорее будет анти-аргументом для украинского варианта при рассмотрении грузовладельцами различных альтернативных маршрутов. Да и глупо ожидать, что Болгарское морское пароходство, когда дело дойдет до реальных перевозок по «новому Шелковому Пути», вместо интересов родной Болгарии, выступая транзитным конкурентом Украины в Черноморском бассейне, будет обеспечивать стратегические интересы Украины. Так что, если болгарские паромы уйдут, а перевозки станут обеспечивать простаивающие сейчас паромы «Укрзализныци», государство Украина только выиграет – и в доходах, и в независимости от «хотелок» иностранного перевозчика.

А действительно стратегические инвесторы и современный флот придут в Украину не тогда, когда чиновники будут им делать различные исключения из Правил и предоставлять финансовые преференции и льготы, а когда любая сфера нашей экономики будет подчиняться единому основополагающему принципу Верховенства Права и Незыблемости Закона.

Хотя с одной претензией болгарской стороны можно согласиться – высокие ставки портовых сборов в Украине действительно давно стали наболевшей темой для украинского бизнеса. И если Украина намерена развивать свой транзитный потенциал, вопрос снижения портовых сборов требует незамедлительного комплексного решения.

**Анатолий Венгрук**

**«МОРЯК УКРАИНЫ» № 32 ОТ 16 08 17**

---

# Как ограничения в Керченском проливе повлияют на развитие Азовского региона (АПК-Информ)

В последние несколько лет, прежде всего, благодаря усилиям местных компаний Азовский регион начал возвращаться в привычное рабочее русло, показывая при этом наиболее высокие темпы роста перевалки агропродукции по Украине. Казалось бы, регион приспособился к работе в «прифронтовом» статусе, который уже не вызывает у клиентов прежней обеспокоенности, грузовые потоки постепенно возвращаются, порты внедряют проекты по модернизации мощностей, и вот-вот все окончательно наладится... Однако в июне т.г. как гром среди ясного неба Россия решила «разморозить» проект строительства моста через Керченский пролив и сообщила о вводе ограничений на прохождение судов в акватории Азовского моря. В обзоре «АПК-Информ» – о том, как это решение может отразиться на дальнейшем развитии региона и его роли на украинском экспортном рынке сельхозпродукции.

Источник: АПК-Информ

---

## Ситуация с выгрузкой зерновых портовыми элеваторами

## ухудшилась – УЗ

С начала августа 2017 года значительно ухудшилась ситуация с выгрузкой зерновых грузов, которые перевозятся по железной дороге, портовыми элеваторами, что приводит к простоям зерновозов и скопления груженых вагонов на подходах и на путях станций. Об этом [сообщили](#) в пресс-службе ПАО «Укрзализныця».

«Так, на станции «Черноморск-Порт» (получатель СП 000 «Трансбалктерминал») ежесуточно остаются неразгруженными в среднем 62 вагона, на станции «Одесса-Порт» (получатель ЗАО «Укрэлеваторпром») – 106 вагонов. Также на станции «Одесса-Порт» (получатель «Олимпекс Купе Интернейшнл») – остаток 63 зерновоза», – говорится в сообщении.

Как отмечают в «Укрзализныце», нередко вагоны задерживаются из-за некачественного груза, который не может пройти санитарно-эпидемиологический контроль. Так, на станции «Черноморская» (ТИС) (получатель 000 «Трансинвестсервис») на прошлой неделе задержали 315 зерновозов с некачественным зерном, а на станции «Химическая» (того же адресата) – 264 вагонов. Также на станции «Черноморская» (получатель 000 «Бориваж») – остаются еще 54 единицы дефицитного подвижного состава.

На станции «Ксениево» (получатель Ильичевский зерновой терминал) среднесуточный остаток составляет 76 вагонов-зерновозов. На станции «Октябрьская» (получатель 000 «МСП Ника-Тера») среднесуточно простаивают неразгруженных 290 вагонов и еще 21 – задержаны за несоответствие требованиям санитарно-эпидемиологического контроля.

«Железнодорожникам придется вводить конвенционные запреты на погрузку зерновых в направлениях станций, которые не возвращают вагоны вовремя. Так, 1 августа 2017 года были введены два таких запрета, назначением на станции, где складывается наиболее неудовлетворительная ситуация с

выгрузкой – на ст. «Черноморск-порт» (в адрес 000 «Транссервис 2008» и Ильичевского морского порта)», – сообщили в «Укрзализныце».

Также рассматриваются запросы на ввод конвенций до станции «Черноморск-Порт-Экс.» (в адрес 000 «Трансбалктерминал»), на ст. «Одесса-Порт» («Олимпекс Купе Интернейшнл» и ЗАО «Укрэлеваторпром») и на ст. Октябрьская (000 МСП «Ника-Тера»).

По данным госкомпании, с 1 по 13 августа железные дороги Украины погрузили 1,331 млн тонн зерна и зерновых грузов. Наибольшая доля зерновых направлена в порты Одессы и Николаева. На сегодняшний день в Одесской области находятся 6,2 тыс. вагонов направлением на порты, что составляет более 40% от общего парка хоппер-зерновозов Украины.

**Источник:**

**<http://ports.com.ua/news>**

---

**[Інформація щодо проекту акту Кабінету Міністрів «Про утворення Державної служби](#)**



# морського і річкового транспорту України»

**З метою удосконалення системи державного управління на морському транспорті, належного виконання міжнародних зобов'язань у сфері морського транспорту та рекомендацій консультативної місії в Україні експертів Міжнародної морської організації (14-18 грудня 2015 року) Міністерством інфраструктури завершується робота з підготовки проекту акту Кабінету Міністрів «Про утворення Державної служби морського і річкового транспорту України», який передбачає створення Державної служби морського і річкового транспорту України, а також затвердження Положення про Державну службу морського і річкового транспорту України.**

На даний час вищезазначений проект постанови, відповідно до Регламенту Кабінету Міністрів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 18 липня 2007 року № 950, направлено на обов'язкове погодження з усіма заінтересованими органами виконавчої влади.

Після врахування зауважень заінтересованих органів влади та висновку Міністерства юстиції України за результатами правової експертизи проекту, вжиття вичерпних заходів для врегулювання розбіжностей проект акта буде внесено на розгляд Кабінету Міністрів України.

У перспективі створена Морська адміністрація має стати єдиним центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства,

а також у сфері безпеки на морському та річковому транспорті.

Проект акт Кабінету Міністрів України «Про утворення Державної служби морського і річкового транспорту України»(36 КБ) / **Переглянути в браузері**

Положення про Державну службу морського і річкового транспорту України(31.2 КБ)/ **Переглянути в браузері**

Зміни, що вносяться до постанов Кабінету Міністрів України(54.5 КБ) [/](#) **Переглянути в браузері**

**<http://mtu.gov.ua/news>**

---