

**АРБИТРАЖНЫЙ СУД ГОРОДА МОСКВЫ**

115191, г.Москва, ул. Большая Тульская, д. 17
<http://www.msk.arbitr.ru>

ОПРЕДЕЛЕНИЕ**о прекращении производства по делу**

г. Москва

Дело № А40-238255/17-94-2143

31 января 2018 года

Резолютивная часть определения объявлена 24 января 2018 года

полный текст определения изготовлен 31 января 2018 года

Арбитражный суд города Москвы в составе судьи Лапшиной В.В.

при ведении протокола судебного заседания секретарём судебного заседания
Подрезовым А.А.,

рассмотрев в судебном заседании дело по заявлению ООО «АЛЬБАТРОС» (ОГРН
1047796752596)

к ответчикам: 1. Северо-Западное Управление Ространснадзора, 2. Федеральная служба
по надзору в сфере транспорта

третьи лица: 1. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, 2. АО
«Роснефтефлот», 3. ООО «Транснефть-Порт Приморск», 4. ООО «Приморский
торговый Порт», 5. Pontoporos Special Maritime Entepreis, Delta Tankers Ltd/, 6. Капитан
морского порта Приморск

об оспаривании заключения от 17.02.2017

при участии:

от заявителя – Яцковский В.В., доверенность от 15.01.2018 б/н; Шашорин А.А.,
доверенность от 10.01.2018 № 1/18;

от ответчика Северо-Западное Управление Ространснадзора – Кузьмин В.А.,
доверенность от 11.01.2018 № 26-18; Репка С.В., доверенность от 11.01.2018 № 27-18;

от третьего лица Федеральная служба по надзору в сфере транспорта – Свирко Н.Н.,
доверенность от 08.12.2017 № 01-10/10-2311;

от третьего лица АО «Роснефтефлот» – Усанова Н.В., доверенность от 16.10.2017
№210-2017; Мещерякова А.Г., доверенность от 16.10.2017 № 210-2017; Флейшман С.В.,
доверенность от 23.01.2018 № 074-2018;

от третьего лица ООО «Транснефть-Порт Приморск» – Демина Е.В., доверенность от
18.12.2017 № 262; Попова Е.В., доверенность от 10.01.2018 № 8; Павлова А.В.,
доверенность от 09.01.2018 № 1;

от третьего лица ООО «Приморский торговый Порт» – Болтникова Л.А., доверенность
от 07.11.2017 № 100;

от третьего лица Pontoporos Special Maritime Entepreis/ Delta Tankers Ltd/ – не явился,
извещён;

от третьего лица Капитан морского порта Приморск – не явился, извещён;

УСТАНОВИЛ:

ООО «АЛЬБАТРОС» обратилось в Арбитражный суд Санкт-Петербурга и
Ленинградской области с заявлением к Северо-Западному Управлению
государственного морского и речного надзора Федеральной Службы по надзору в
сфере транспорта о признании недействительным и отмене в части заключения от

17.02.2017 по расследованию аварии с танкером «DELTA PIONEER», произошедшей 20.11.2016 в порту Приморск, также ООО «АЛЬБАТРОС» просит изложить подпункты 3, 4, 5, 6 пункта 15.3 «Причины аварийного случая» заключения в следующем виде:

«3. Ошибки, допущенные капитаном судна при анализе и оценке ситуации с танкером с момента самопроизвольной отдачи кормового буксира.»;

«4. Несогласованность в действиях капитана танкера и его подчиненных, выразившаяся в разногласиях по режиму работы ГД и моменту отдачи якоря.»

«5. Неправильная расстановка буксиров при данных погодных условиях и обстоятельствах района маневрирования. Упущение возможности работы буксира «РАДОМИР» по правому борту танкера «на укол», либо по левому борту танкера с подачей буксирного каната в существующих метеоусловиях (навальный ветер); неправильное маневрирование танкера в результате неправильного анализа и оценки капитаном судна ситуации с момента самопроизвольной отдачи кормового буксира.»;

«6. Недостаточная оценка капитаном танкера рисков судовождения при существующих: направлении и скорости ветра; парусности танкера; дистанции от танкера до причала во время швартовно-кантовочных операций; маневренных элементов танкера в балласте; скорости и угла подхода танкера к месту швартовки.»;

- Подпункт 7 Раздела 15.3 Заключения по расследованию аварии с танкером «DELTA PIONEER», произошедшей в порту Приморск 20.11.2016, удалить.

- Исключить подпункты 2 и 3 из пункта 15.4 «Выводы» Заключения.

- Исключить из пункта 15.5. «Рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем» абзац 2 подпункта 4 и абзацы 1 и 3 подпункта 5.

Определением суда от 12.10.2017 дело передано на рассмотрение Арбитражного суда города Москвы.

От представителя Компании Pontoporos Special Maritime Enterpris через канцелярию суда поступило ходатайство о прекращении производства по делу в связи с неподведомственностью спора арбитражному суду, так как оспариваемое заключение не является ненормативным правовым актом, подлежащим оспариванию в порядке главы 24 АПК РФ. Аналогичное ходатайство было подано ООО «Транснефть-Порт Приморск» при рассмотрении дела в Арбитражном суде Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Аналогичные доводы содержатся в письменных отзывах АО «Роснефтефлот», Ространснадзора и Северо-Западного УГМРН Ространснадзора, ООО «Приморский торговый Порт».

Заявитель возражал по ходатайству, указав, что в отношении ООО «Альбатрос» заключением создаётся отрицательное, по мнению заявителя, информационное воздействие на отношения с контрагентами, возлагается обязанность выполнения требований недействующих ненормативных актов, а также лоцман безосновательно направляется на внеочередную аттестацию

Рассмотрев вопрос о подведомственности спора арбитражному суду, заслушав представителей лиц, участвующих в деле, суд считает, что дело не подлежит рассмотрению в арбитражном суде по следующим основаниям.

В соответствии с частью 1 статьи 27 АПК РФ арбитражному суду подведомственны дела по экономическим спорам и другие дела, связанные с осуществлением предпринимательской деятельности.

В силу части 1 статьи 198 АПК РФ граждане, организации и иные лица вправе обратиться в арбитражный суд с заявлением о признании недействительными ненормативных правовых актов, незаконными решений и действий (бездействия) государственных органов, органов местного самоуправления, иных органов, должностных лиц, если полагают, что оспариваемый ненормативный правовой акт, решение и действие (бездействие) не соответствуют закону или иному нормативному правовому акту и нарушают их права и законные интересы в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности, незаконно возлагают на

них какие-либо обязанности, создают иные препятствия для осуществления предпринимательской и иной экономической деятельности.

Согласно пунктам 2, 3, 5 части 1 статьи 29 АПК РФ арбитражные суды рассматривают в порядке административного судопроизводства возникающие из административных и иных публичных правоотношений экономические споры и иные дела, связанные с осуществлением организациями и гражданами предпринимательской и иной экономической деятельности, если федеральным законом их рассмотрение отнесено к компетенции арбитражного суда.

Под ненормативным актом понимается правовой акт индивидуального характера, устанавливающий, изменяющий или отменяющий права и обязанности конкретных лиц, такого рода акт властно-распорядительного характера должен содержать обязательные предписания, распоряжения, влияющие на гражданские права и охраняемые законом интересы конкретных лиц. Характерной особенностью ненормативного правового акта является содержание в нем обязательных предписаний (правил поведения), порождающих юридические последствия.

В соответствии с правовой позицией Конституционного Суда Российской Федерации, изложенной в определении от 19.04.2007 № 286-О-О, суды не вправе ограничиваться формальным установлением характера оспариваемого акта, а обязаны выяснить, затрагивает ли он права организаций и иных лиц, соответствует ли законам и иным актам отраслевого законодательства, и должны в каждом конкретном случае реально обеспечивать эффективное восстановление нарушенных прав.

По смыслу приведенных норм, в судебном порядке может быть обжалован акт уполномоченного органа, содержащий обязательные для исполнения предписания, распоряжения, незаконно возлагающий на юридическое лицо какие-либо обязанности и влекущий правовые последствия.

Пунктом 1.1 Кодекса международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море, принятым Резолюцией Комитета по безопасности мореплавания Международной морской организации от 16.05.2008 № MSC.255(84) (далее - Кодекс расследования аварий) установлена цель расследования аварии или инцидента на море - «Целью настоящего Кодекса является обеспечение того, чтобы государства применяли общий подход при проведении расследований аварий и инцидентов на море. Эти расследования не преследуют цель распределить вину или установить ответственность. Напротив, расследование, как определено в настоящем Кодексе, является расследованием, проводимым с целью предотвращения аварий и инцидентов на море в будущем».

Пунктом 2.11 Кодекса расследования аварий установлено, что расследование включает сбор и анализ доказательств, выявление причинных факторов и выработку, при необходимости, рекомендаций по вопросам безопасности.

Пунктом 2.12 установлено содержание доклада (в Российской Федерации национальным законодательством установлен термин -заключение) о расследовании которое содержит:

.1 краткое изложение фактов аварии или инцидента на море с указанием произошедших в результате этих событий случаев смерти, телесных повреждений или загрязнения;

.2 название государства флага, владельцев, операторов, компании, указанной в Свидетельстве об управлении безопасностью, и классификационного общества (с соблюдением национального законодательства относительно конфиденциальности);

.3 относящиеся к делу сведения о размерах и двигателях любого вовлеченного судна, вместе с описанием экипажа, организации работ и других вопросов, таких как стаж работы на этом судне;

.4 подробное изложение обстоятельств аварии или инцидента на море;

.5 анализ и комментарии причинных факторов, включая любые технические, человеческие и организационные факторы;

.6 обсуждение результатов расследования, включая выявление вопросов безопасности и выводы расследования; и

.7 при необходимости, рекомендации с целью предотвращения аварий и инцидентов на море в будущем.

На основании вышеизложенных пунктов Кодекса расследования аварий в пунктах 3, 5 Положения о порядке расследования аварий или инцидентов на море, утвержденного приказом Минтранса России от 08.10.2013 №308 (далее - Положение о расследовании) также сформулированы совпадающие по смыслу цели и содержание расследования аварийных случаев (далее - АС) на море в Российской Федерации. При этом особый статус расследования АС на море подчеркнут содержанием статьи 6 Положения о расследовании - расследование АС осуществляется отдельно и независимо от любого другого расследования, проводимого в рамках уголовного, административного или иного производства и не препятствует любому другому расследованию.

Таким образом, цели, содержание и статус расследования АС на море указывают на его особую направленность, а процедура расследования предполагает обжалование результатов расследования в Ространснадзоре. При этом ООО «Альбатрос» не обращалось в Ространснадзор относительно несогласия с содержанием заключения.

Для расследования аварии Федеральная служба по надзору в сфере транспорта создает комиссию, в состав которой включаются представители организации/организаций, уполномоченной/уполномоченных на классификацию и освидетельствование судов, представители капитана морского порта, расположенного вблизи места аварийного случая, и/или представители капитана морского порта регистрации судна/судов, с которым/которыми произошел аварийный случай.

Согласно пункту 10 Положения № 308 для проведения экспертизы или анализов к работе комиссии по согласованию привлекаются представители научных организаций и/или эксперты, имеющие соответствующую квалификацию.

Пунктом 3 Положения № 308 установлено, что целью проведения исследования аварийных случаев является установление причин аварийных случаев и выработка рекомендаций по их предотвращению в будущем.

Согласно пункту 5 Положения № 308 расследование аварийных случаев включает сбор и анализ доказательств, установление причин, подготовку соответствующих рекомендаций по предупреждению таких аварийных случаев в будущем и повышение уровня безопасности мореплавания, включая повышение уровня подготовки персонала.

Из положений пунктов 21, 22 Положения № 308 следует, что по результатам расследования Федеральная служба по надзору в сфере транспорта составляет и утверждает заключение.

В рассматриваемом случае, расследование проводилось комиссией, назначенной приказом Федеральной службой по надзору в сфере транспорта от 28 ноября 2016 года №СС-1254фс, в качестве экспертов привлекались Институт дополнительного профессионального образования ГУМРФ имени адмирала С.О.Макарова; действующие лоцманы лоцманской организации ФГУП «Росморпорт», имеющие опыт работы в морском порту Приморск на судах типа «DELTA PIONEER».

По результатам расследования составлено Заключение по расследованию аварии с танкером «DELTA PIONEER», произошедшей в порту Приморск 20 ноября 2016 года.

Заключение утверждено председателем комиссии, начальником Управления государственного морского и речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта 17 февраля 2017 года.

В разделе 15 Заключения, содержащий выводы которые оспариваются Заявителем, установлены результаты расследования аварийного случая (условия и обстоятельства, при которых произошел аварийный случай; установленные факты; причины аварийного случая; выводы; рекомендации по предупреждению подобных аварийных случаев в будущем).

Заявитель полагает, что Заключение представляет собой акт должностного лица, уполномоченного на проведение расследования, содержащий в себе юридически значимые выводы и рекомендации по обстоятельствам расследуемого происшествия и мерах по исключению подобных происшествий в будущем, которое может быть оспорено в судебном порядке.

Вместе с тем, итоговым разделом заключения, направленным на достижение основной цели расследования (недопущение подобного в будущем) является раздел 15.5 «Рекомендации по предупреждению подобных АС в будущем».

Понятие «рекомендация» определено пунктом 6.1.3 Межгосударственного стандарта Межгосударственной системы стандартизации ГОСТ 1.1-2002 «Термины и определения», введенного Постановлением Госстандарта России от 08.10.2002 г. № 366-ст. Термины, установленные указанным стандартом, рекомендуется использовать, в том числе, в правовой, нормативной, и организационно-распорядительной документации. Термин «рекомендация» обозначает положение нормативного документа, содержащее совет.

Данная трактовка полностью согласуется с пунктом 1.1 Кодекса расследования аварии и исключает императивный характер рекомендаций, изложенных в заключении. Они (рекомендации) не несут в себе юридически значимых последствий для заявителя, а их правовой статус не предполагает их обязательного исполнения. Данный вывод подтверждается пунктом 31 Положения о расследовании, в котором указано, что после получения заключения судовладелец разрабатывает и осуществляет мероприятия по недопущению подобного в будущем. При этом определение содержания мероприятий не относится к компетенции Ространснадзора, а является прерогативой судовладельца.

Кроме того, в пункте 6.2.4 Руководства по оказанию помощи лицам, проводящим расследование, в осуществлении Кодекса расследования аварий (Резолюция MSC.255(84), принятого 04.12.2013 резолюцией А. 1075(28) ассамблеи Международной морской организации (далее - Руководство по расследованию) содержится положение, предполагающее признание указанных рекомендаций судовладельцем - «...Для того чтобы рекомендации получили признание, они должны быть практичными, целесообразными и потенциально эффективными». Другими словами, у судовладельца есть право признавать или не признавать, указанные в заключении рекомендации, что подтверждает их характер совета.

Оспариваемое заключение не обладает признаками ненормативного правового акта, каких-либо властных предписаний не содержит, а также не устанавливает, не изменяет и не прекращает права и обязанности лиц, участвующих в деле.

Заключение, в котором изложены обстоятельства столкновения судна с подводным предметом, не возлагает каких-либо обязанностей на заявителя, препятствий для осуществления предпринимательской и экономической деятельности им не создано.

Если формулировки раздела «Рекомендации ...» заключения не носят обязательного к исполнению характера, то другие разделы заключения, в которых содержится подробное изложение обстоятельств АС, анализ и комментарии причинных факторов, обсуждение результатов расследования, включая выявление вопросов безопасности и выводы расследования, тем более не содержат норм обязательных для исполнения.

Оспариваемое заключение не является документом, отражающим содержание экономического спора, в нём отсутствуют аргументы, касающиеся предпринимательской, иной экономической деятельности или ссылки на нормативные документы, регламентирующие вышеуказанную деятельность.

Предметом расследования является деятельность должностных лиц по обеспечению безопасности плавания судна. Этот аспект и направленность расследования на сферу обеспечения безопасности плавания нашел отражение в заключении, которое подготовлено по результатам расследования АС

Между тем, названное Заключение не содержит каких-либо властно-распорядительных предписаний, распоряжений, влекущих за собой какие-либо негативные последствия, создающие препятствия для осуществления предпринимательской и иной экономической деятельности, не нарушает права и законные интересы Заявителя, а содержит выводы Комиссии по результатам расследования аварии, имеет рекомендательный характер.

Тот факт, что Заключение не является ненормативным актом, возможность оспаривания которого предусмотрена АПК РФ, также подтверждается тем, что пункт 28 Положения предусматривает право судовладельца, не согласного с выводами соответствующего заключения, направить письменные возражения в Ространснадзор. Пунктом 37 Положения установлено, что судовладелец иностранного судна или морская администрация государства флага иностранного судна, с которым произошел аварийный случай, может в двухмесячный срок со дня получения заключения обжаловать его в Ространснадзор. Подобный специальный внесудебный порядок пересмотра по общему правилу не предусмотрен для ненормативных актов, что свидетельствует об особой правовой природе заключений, готовящихся в соответствии с Положением № 308, которая отлична от правовой природы ненормативных актов.

Ссылка ООО «Альбатрос» на отрицательное информационное воздействие на его отношения с контрагентами, негативное влияние на его деловую репутацию, на возможность предъявления к нему требований о взыскании убытков в связи с выводами в заключении о причастности к аварии третьих лиц носит предположительный характер и не свидетельствует о ненормативно-правовом характере спорного заключения в смысле главы 24 АПК РФ.

Заключение, как документ, отражающие определенные обстоятельства, может рассматриваться в качестве доказательства, но не как ненормативный правовой акт.

Следовательно, в настоящем споре, учитывая требования главы 24 АПК РФ оспариваемое заключение не является ненормативным правовым актом, в связи с чем, не подлежит самостоятельному оспариванию.

В силу пункта 1 части 1 статьи 150 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации арбитражный суд прекращает производство по делу, если установит, что дело не подлежит рассмотрению в арбитражном суде.

Уплаченная госпошлина подлежит возврату заявителю из доходов федерального бюджета на основании п. 3 ч. 1 ст. 333.40 НК РФ.

На основании изложенного, руководствуясь п.1 ч.1 ст.150, ст.ст. 151, 184,1 85 АПК РФ

О П Р Е Д Е Л И Л :

Производство по делу № А40-238255/17-94-2143 прекратить.

Возвратить ООО «АЛЬБАТРОС» из доходов федерального бюджета государственную пошлину 3000 (три тысячи) руб., уплаченную по платежному поручению № 917 от 04.05.2017г.

Определение арбитражного суда о прекращении производства по делу может быть обжаловано в Девятый арбитражный апелляционный суд в срок, не превышающий месяца со дня вынесения определения.

Судья:

В.В. Лапшина