ВЕРХОВНЫЙ СУД РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Дело № АПЛ15-218

АПЕЛЛЯЦИОННОЕ ОПРЕДЕЛЕНИЕ

г. Москва 18 июня 2015 г.

Апелляционная коллегия Верховного Суда Российской Федерации в составе

председательствующего Манохиной Г.В.,
членов коллегии Зайцева В.Ю.,
Асташова С.В.

при секретаре Горбачевой Е.А.
с участием прокурора Масаловой Л.Ф.

рассмотрела в открытом судебном заседании административное дело по заявлению общества с ограниченной ответственностью «Смольнинское пароходство» о признании недействующими подпунктов 1 и 2 пункта 24 Правил движения и стоянки судов в Волго-Балтийском бассейне внутренних водных путей Российской Федерации, утверждённых приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 10 июля 2013 г. № 235,

по апелляционной жалобе общества с ограниченной ответственностью «Смольнинское пароходство» на решение Верховного Суда Российской Федерации от 16 марта 2015 г., которым в удовлетворении заявления отказано.

Заслушав доклад судьи Верховного Суда Российской Федерации Манохиной Г.В., объяснения представителя общества с ограниченной ответственностью «Смольнинское пароходство» Наумовой Г.А., поддержавшей доводы апелляционной жалобы, возражения против доводов апелляционной жалобы представителей Министерства транспорта Российской Федерации Клюева В.В., Коновалова Д.В., Тарасова П.М., заключение прокурора Генеральной прокуратуры Российской Федерации Масаловой Л.Ф., полагавшей апелляционную жалобу необоснованной, Апелляционная коллегия Верховного Суда Российской Федерации

установила:

в соответствии с пунктом 3 статьи 34 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ приказом Министерства транспорта Российской Федерации (далее – Минтранс России) от 10 июля 2013 г. № 235 утверждены Правила движения и стоянки судов в Волго-Балтийском бассейне внутренних водных путей Российской Федерации (далее – Правила).

Нормативный правовой акт зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 16 сентября 2013 г., регистрационный номер 29961, опубликован 21 октября 2013 г. в Бюллетене нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, № 42, без приложений со ссылкой, что информация размещена на официальном сайте Минтранса России по адресу: www.mintrans.ru.

Подпунктами 1 и 2 пункта 24 Правил установлено, что запрещается: в период с 00.00 до 05.00 местного времени выход судов из канала Зимняя канавка в реку Нева и вход судов из реки Нева в канал Зимняя канавка; в период с 01.00 до 05.00 местного времени выход судов из реки Фонтанка в реку Нева и вход судов из реки Нева в реку Фонтанка.

Общество с ограниченной ответственностью «Смольнинское пароходство» (далее – ООО «Смольнинское пароходство») обратилось в Верховный Суд Российской Федерации с заявлением о признании недействующими подпунктов 1 и 2 пункта 24 Правил. В обоснование заявленных требований указало на то, что оспариваемые нормативные положения противоречат части 1 статьи 6 Водного кодекса Российской Федерации, пункту 4 статьи 34 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации, не обеспечивают безопасность судоходства и содержат коррупциогенные факторы. Нарушение своих прав и прав неопределённого круга лиц на осуществление предпринимательской деятельности общество усматривает в том, что в результате установления оспариваемыми нормативными положениями запрета судовладельцы, арендующие причалы в реке Фонтанка и других реках, лишены возможности осуществлять ночные прогулочные экскурсии по маршруту «Развод мостов Санкт-Петербурга», что повлекло за собой резкое снижение туристической привлекательности водных объектов, сокращение доходов, рабочих мест и ведёт к недобросовестной конкуренции.

Решением Верховного Суда Российской Федерации от 16 марта 2015 г. в удовлетворении заявления ООО «Смольнинское пароходство» отказано.

В апелляционной жалобе заявитель, считая решение суда первой инстанции незаконным и необоснованным, просит о его отмене и принятии по делу нового решения об удовлетворении заявленных требований. Указывает на то, что судом в нарушение требований процессуального законодательства не дано правовой оценки противоречию оспариваемых нормативных положений требованиям подпункта 5 пункта 4 статьи 34 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации предусматривающего, что администрация бассейна внутренних водных путей для обеспечения безопасности судоходства

осуществляет в бассейне внутренних водных путей диспетчерское регулирование движения судов и управление движением судов на участках внутренних водных путей, имеющих ограничения по условиям плавания. Оспариваемые положения лишают общедоступности канала Зимняя канавка и реки Фонтанка, что противоречит части 4 статьи 6 Водного Кодекса Российской Федерации, и не обеспечивают безопасность судоходства.

Представитель Министерства юстиции Российской Федерации в судебное заседание Апелляционной коллегии не явился, просил рассмотреть дело без его участия.

Проверив материалы дела, обсудив доводы апелляционной жалобы, Апелляционная коллегия не находит оснований для удовлетворения жалобы.

Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации регулирует отношения, возникающие между организациями внутреннего водного транспорта Российской, грузоотправителями, грузополучателями, пассажирами и другими физическими и (или) юридическими лицами при осуществлении судоходства на внутренних водных путях Российской Федерации, и определяет их права, обязанности и ответственность (пункт 1 статьи 1).

В соответствии с пунктом 3 статьи 34 названного кодекса безопасность судоходства обеспечивается в соответствии с данным кодексом, правилами плавания судов по внутренним водным путям, правилами движения и стоянки судов в бассейнах внутренних водных путей, правилами пропуска судов через шлюзы внутренних водных путей, правилами диспетчерского регулирования движения судов и управления движением судов на внутренних водных путях, утверждёнными федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутреннего водного транспорта, в соответствии с Положением о Министерстве транспорта Российской Федерации, утверждённым постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395, является Минтранс России, который в силу пункта 5.2.11(9) этого положения наделён полномочиями по самостоятельному принятию правил движения и стоянки судов в бассейнах внутренних водных путей.

При таких данных суд первой инстанции пришёл к правильному выводу о том, что Правила изданы Минтрансом России в пределах, предоставленных ему действующим законодательством полномочий.

Отказывая в удовлетворении заявления, Верховный Суд Российской Федерации правомерно исходил из того, что Правила приняты во исполнение пункта 3 статьи 34 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации, определяют порядок движения и стоянки судов, осуществляющих судоходство в Волго-Балтийском бассейне внутренних водных путей Российской Федерации, являются обязательными и применяются ко всем без исключения судам в Волго-Балтийском бассейне внутренних водных путей

Российской Федерации для обеспечения безопасности судоходства на участках внутренних водных путей, имеющих ограничения по условиям плавания, а оспариваемые предписания Правил не противоречат федеральному закону и иным нормативным правовым актам, имеющим большую юридическую силу.

Суд первой инстанции учёл при принятии решения, что оспариваемые предписания Правил не являются произвольными и обусловлены тем, что в указанное в них ночное время по реке Неве через разводные пролёты мостов города Санкт-Петербурга во время их разводки осуществляется движение крупнотоннажных грузовых судов (составов), перевозящих различные грузы, в том числе и опасные. Поскольку такие суда следуют в караване на расстоянии 200 метров друг от друга и они в значительной степени ограничены в возможности безопасно маневрировать, в случае неожиданного появления другого судна, в том числе выходящего из канала Зимняя канавка или реки Фонтанка, может произойти столкновение судов, столкновение судна с мостом, посадка судна на мель, что может привести к гибели людей, разливу перевозимых грузовыми судами нефтепродуктов, а также к значительным финансовым затратам на восстановление этих последствий.

Довод апелляционной жалобы о противоречии оспариваемых положений Правил подпункту 5 пункта 4 статьи 34 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации, предусматривающему, что администрация бассейна внутренних водных путей для обеспечения безопасности судоходства осуществляет в бассейне внутренних водных путей диспетчерское регулирование движения судов и управление движением судов на участках внутренних водных путей, имеющих ограничения по условиям плавания, несостоятелен, поскольку положения пункта 4 статьи 34 названного кодекса устанавливают обязанности администрации бассейна внутренних водных путей в области обеспечения безопасности судоходства и не регулируют порядок движения и стоянки судов, осуществляющих судоходство в бассейне внутренних водных путей Российской Федерации в ночное время.

Порядок диспетчерского регулирования движения судов на внутренних водных путях Российской Федерации в целях обеспечения безопасности судоходства утверждён приказом Минтранса России от 1 марта 2010 г. № 47.

Водным кодексом Российской Федерации установлено, что поверхностные водные объекты, находящиеся в государственной или муниципальной собственности, являются водными объектами общего пользования, то есть общедоступными водными объектами, если иное не предусмотрено данным кодексом. На водных объектах общего пользования могут быть запрещены забор (изъятие) водных ресурсов для целей питьевого и хозяйственно-бытового водоснабжения, купание, использование маломерных судов, водных мотоциклов и других технических средств, предназначенных для отдыха на водных объектах, водопой, а также установлены иные запреты в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации и законодательством субъектов Российской Федерации (части 1, 4 статьи 6).

На основании приведённых законоположений суд первой инстанции пришёл к правильному выводу о том, что установленный оспариваемыми

подпунктами 1 и 2 пункта 24 Правил порядок движения судов в Волго-Балтийском бассейне в ночное время не противоречит части 4 статьи 6 Водного кодекса Российской Федерации и не лишает общедоступности канала Зимняя канавка и реки Фонтанка, как ошибочно утверждает заявитель в апелляционной жалобе.

Установив, что нормативный правовой акт в оспариваемой части не противоречит федеральному закону или другому нормативному правовому акту, имеющим большую юридическую силу, суд первой инстанции правомерно, в соответствии с частью 1 статьи 253 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации, принял решение об отказе ООО «Смольнинское пароходство» в удовлетворении соответствующего заявления.

Вопреки утверждениям заявителя в апелляционной жалобе, судом принято решение на основании правовых норм, регулирующих рассматриваемые правоотношения, при правильном их толковании. Выводы суда о законности оспариваемого в части нормативного правового акта подробно в решении мотивированы. Нарушение норм процессуального законодательства судом не допущено.

Предусмотренных статьёй 330 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации оснований для отмены решения суда в апелляционном порядке не имеется.

Руководствуясь статьями 328, 329 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации, Апелляционная коллегия Верховного Суда Российской Федерации

определила:

решение Верховного Суда Российской Федерации от 16 марта 2015 г. оставить без изменения, апелляционную жалобу общества с ограниченной ответственностью «Смольнинское пароходство» – без удовлетворения.

Председательствующий Г.В. Манохина

Члены коллегии В.Ю. Зайцев

С.В. Асташов