

ПЯТНАДЦАТЫЙ АРБИТРАЖНЫЙ АПЕЛЛЯЦИОННЫЙ СУД

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 11 августа 2011 г. N 15АП-7456/2011

Дело N А32-32193/2010

Резолютивная часть постановления объявлена 04 августа 2011 года.
Полный текст постановления изготовлен 11 августа 2011 года.
Пятнадцатый арбитражный апелляционный суд в составе:
председательствующего судьи Гуденица Т.Г.,
судей Д.В. Николаева, С.С. Филимоновой
при ведении протокола судебного заседания помощником судьи Конева М.А.
при участии:
от ООО "Балт-Марин": не явился, извещен надлежащим образом,
от ФГУ "Администрация морского порта Новороссийск": Хрустель Денис
Александрович, паспорт, по доверенности от 06.12.2010 N 5418,
от ОАО "НМТП": Муратиди Константин Николаевич, паспорт, по доверенности
от 01.12.2010 N 2110-176Д,
рассмотрев в открытом судебном заседании апелляционную жалобу общества с
ограниченной ответственностью "Балт-Марин"
на решение Арбитражного суда Краснодарского края
от 10.05.2011 по делу N А32-32193/2010,
принятое судьей Погореловым И.А.
по заявлению общества с ограниченной ответственностью "Балт-Марин"
к Федеральному государственному учреждению "Администрация морского порта
Новороссийск" в лице капитана морского порта Новороссийск
о признании незаконными действий,
при участии третьего лица: открытое акционерное общество "Новороссийский
морской торговый порт",

установил:

общество с ограниченной ответственностью "Балт-Марин" (далее - ООО "Балт-Марин") обратилось в Арбитражный суд Краснодарского края с заявлением к Федеральному государственному учреждению "Администрация морского порта Новороссийск" в лице Капитана морского порта Новороссийск о признании незаконными действий должностного лица - Капитана морского порта Новороссийск, которые выразились в невключении в График движения и расстановки судов в морском порту Новороссийск танкера-бункеровщика т/х "Инженер Чертков" для осуществления бункеровочной операции у причала нефтегавани "Шесхарис", а также признания незаконными действий должностного лица - Капитана морского порта Новороссийск, которые выражаются в требовании о согласовании бункеровочной операции с оператором морского терминала - ОАО "Новороссийский морской торговый порт" (далее - ОАО "НМТП") - до включения танкера-бункеровщика "Инженер Чертков" в График движения и расстановки судов в морском порту Новороссийск (с учетом уточнения заявленных требований в порядке статьи 49 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, принятого судом к рассмотрению).

Решением суда от 10.05.2011 в удовлетворении заявленных требований отказано. Решение мотивировано тем, что действия капитана морского порта полностью соответствуют нормативным актам, регулирующим безопасность в морском порту, с

учетом отсутствия согласования проведения бункеровки оператором морского терминала.

Не согласившись с принятым судебным актом, ООО "Балт-Марин" обжаловало его в порядке, определенном главой 34 АПК РФ. В апелляционной жалобе общество просит отменить решение суда, ссылаясь на то, что нормативно не установлена обязанность по согласованию бункеровки с оператором терминала. Также заявителем указано, что вывод суда о том, что планируемая обществом операция создает потенциальную угрозу безопасности, носит предположительный характер. Действия капитана препятствуют осуществлению обществом бункеровочных операций.

В судебное заседание не явились представители ООО "Балт-Марин", извещенного надлежащим образом о времени и месте рассмотрения дела.

От ООО "Балт-Марин" поступило ходатайство об отложении рассмотрения дела в связи с нахождением юриста общества в заграничной командировке.

В соответствии со ст. ст. 156, 158 АПК РФ протокольным определением судом отказано в удовлетворении ходатайства ООО "Балт-Марин" об отложении рассмотрения дела в связи с необоснованностью ходатайства. Обществом не указано, в связи с чем невозможно рассмотрение жалобы в отсутствие представителя общества, как не приведены и ссылки на необходимость представления дополнительных доказательств с обоснованием причин невозможности их представления суду первой инстанции. Обществом также не обоснована невозможность участия в судебном заседании иных представителей общества, в том числе его директора, либо привлечения иного лица в рамках договора о юридической помощи (представительстве). Суд также учитывает, что представитель ООО "Балт-Марин" участвовал в судебных заседаниях суда первой инстанции, в том числе при принятии решения, представителем была высказана позиция общества по существу спора, которая также отражена в процессуальных документах заявителя, в том числе в апелляционной жалобой. Таким образом, суд не установил оснований для отложения рассмотрения апелляционной жалобы ввиду отсутствия препятствующих рассмотрению жалобы обстоятельств и отсутствия нарушения процессуальных прав заявителя.

При отсутствии возражений со стороны представителей ФГУ "Администрация морского порта "Новороссийск" и ОАО "НМТП" в соответствии со ст. 156 АПК РФ суд рассматривает дело в отсутствие ООО "Балт-Марин".

Представитель ФГУ "Администрация морского порта Новороссийск" в судебном заседании возражал против удовлетворения апелляционной жалобы, считая решение суда законным и обоснованным по доводам представленного отзыва.

Представитель ОАО "НМТП" в судебном заседании также возражал против удовлетворения апелляционной жалобы, считая решение суда законным и обоснованным по доводам представленного отзыва. Представитель пояснил, что оспариваемыми действиями не создаются препятствия в осуществлении деятельности ООО "Балт-Марин", которое никогда ранее не осуществляло таких операций, бункеровка осуществляется у других причалов и на рейде.

Изучив материалы дела, доводы апелляционной жалобы, выслушав пояснения представителей участвующих в деле лиц, суд апелляционной инстанции не находит основания для отмены решения суда.

Как следует из материалов дела, письмом N 674 от 15.10.2010 общество "Балт-Марин" обратилось в установленном порядке к Капитану морского порта Новороссийск и директору Нефтерайона ОАО "НМТП" за разрешением бункеровки т/х "MARAN ALTAIR", флаг Греции, подход - 16.10.2010 00-00 час., швартовка к причалу N 2Ш 16.10.2010, мазутом топочным в количестве 400 мт., с бункеровщика "Инженер Чертков" одновременно с производством грузовых операций. Обращение обосновано пунктами 5.1.10 и 5.1.11 "Сборника обязательных распоряжений по морскому торговому порту Новороссийск (с приписным портпунктом Анапа) и морскому торговому порту Геленджик, а также Правилами морской перевозки нефти и нефтепродуктов на танкерах морского флота (РД 31.11.81.36-81)

В письме общество указало, что для исключения задержки постановки очередных танкеров на терминал "Шесхарис", в соответствии с "Общими и специальными правилами перевозки нефтеналивных грузов 7-М", бункеровщик "Инженер Чертков" будет ошвартован и пришлангован до начала основных грузовых операций. Выдача бункерного топлива с бункеровщика будет осуществляться на танкер одновременно с грузовыми операциями. До момента окончания грузовых операций на т/х "MARNA ALTAIR" бункеровщик будет находиться у борта. Отход бункеровщика будет осуществлен только после окончания грузовых операций на т/х "MARNA ALTAIR".

Письмом N 4674/0114 от 21.10.2010 ВрИО Капитана морского порта Новороссийск Захарченко П.А. обществу было указано, что разрешение Капитана морского порта Новороссийск на бункеровку танкеров у причала нефтегавани "Шесхарис" может быть выдано только после согласования данного вопроса с операторами нефтяного терминала и получения разрешения от директора нефтерайона ОАО "НМТП" Евменчикова О.И.

Письмом от 15.10.2010 N 2800-12/936 директор нефтерайона не подтвердил возможность бункеровки т/х "MARNA ALTAIR" бункеровщиком "Инженер Чертков". При этом, одной из причин отказа указано то обстоятельство, что работа плавбункеровщика у ошвартованного к причалу танкера значительно увеличивает потенциальные риски создания аварийных ситуаций и как следствие сбой работы терминала. Предложено провести бункеровку при стоянке судна на рейде.

С учетом отсутствия согласования операции с директором нефтерайона Капитан морского порта Новороссийск не дал обществу "Балт-Марин" разрешение на проведение с судна-бункеровщика "Инженер Чертков" операции по материально-техническому снабжению морского судна - т/х "MARNA ALTAIR".

Считая незаконными действия Капитана, ООО "Балт-Марин" обратилось в арбитражный суд Краснодарского края с настоящим заявлением.

Принимая решение по делу, суд первой инстанции пришел к правильному выводу об отсутствии оснований для удовлетворения заявленных обществом требований.

В соответствии с ч. 4 ст. 200 АПК РФ при рассмотрении дел об оспаривании ненормативных правовых актов, решений и действий (бездействия) государственных органов, органов местного самоуправления, иных органов, должностных лиц арбитражный суд в судебном заседании осуществляет проверку оспариваемого акта или его отдельных положений, оспариваемых решений и действий (бездействия) и устанавливает их соответствие закону или иному нормативному правовому акту, устанавливает наличие полномочий у органа или лица, которые приняли оспариваемый акт, решение или совершили оспариваемые действия (бездействие), а также устанавливает, нарушают ли оспариваемый акт, решение и действия (бездействие) права и законные интересы заявителя в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности.

В силу ч. 2 ст. 201 АПК РФ арбитражный суд, установив, что оспариваемый ненормативный правовой акт, решение и действия (бездействие) органов, осуществляющих публичные полномочия, должностных лиц не соответствуют закону или иному нормативному правовому акту и нарушают права и законные интересы заявителя в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности, принимает решение о признании ненормативного правового акта недействительным, решений и действий (бездействия) незаконными.

Исходя из положений ст. 198 - 201 АПК РФ для признания незаконными действий должностных лиц необходимо наличие совокупности двух условий: несоответствия оспариваемых действий закону и нарушение ими прав и законных интересов заявителя по делу.

Применительно к обстоятельствам настоящего дела наличие данных условий не доказано.

В соответствии с п. 1 ст. 74 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее - КТМ РФ) функции по обеспечению безопасности мореплавания и порядка в морском порту осуществляет капитан морского порта.

Согласно ч. 3 ст. 10 Федерального закона N 261-ФЗ от 08.11.2007 "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (далее - Закон N 261-ФЗ) капитан морского порта возглавляет администрацию морского порта и является должностным лицом, осуществляющим установленные федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации функции, в том числе по обеспечению безопасности мореплавания и порядка в морском порту.

Статьей 11 Закона N 261-ФЗ установлено, что администрация морского порта обеспечивает безопасность плавания судов в акватории морского порта, на подходах к нему, а также стоянки судов в морском порту; предпринимает меры по предупреждению чрезвычайных ситуаций в морском порту, участвует в организации работ по ликвидации таких ситуаций.

Функции и полномочия капитана морского порта закреплены в Положении о капитане морского порта. К ним, в частности, отнесены обеспечение безопасности мореплавания и порядка в морском порту.

В соответствии с пп. 1, 3, 11 п. 13 "Положения о капитане морского порта", утвержденного Приказом Минтранса России N 156 от 19.12.2006 (далее - Положение N 156), капитан морского порта обеспечивает безопасность мореплавания и порядок в морском порту, утверждает график движения и расстановки судов в морском порту, осуществляет контроль за соответствием загрузки судна правилам погрузки и перевозки грузов.

Пунктом 31 "Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним", утвержденных Приказом Минтранса России от 20.08.2009 N 140 (далее - Общие правила плавания и стоянки судов) также установлено, что график движения и расстановки судов в морском порту утверждает капитан порта.

Согласно пунктам 92, 99 "Общих правил плавания и стоянки судов" стоянка судов у причальных устройств (причалов) осуществляется в соответствии с графиком расстановки судов в морском порту, утверждаемым капитаном морского порта. Допустимое количество судов, стоящих у причала борт к борту (лагом), определяется капитаном морского порта.

В силу пп. 1, 2 п. 14 Положения N 156 при осуществлении своих функций капитан морского порта имеет право: давать распоряжения по относящимся к его полномочиям вопросам обеспечения безопасности мореплавания и порядка в морском порту, обязательные для всех находящихся в морском порту судов, организаций и граждан; запрашивать информацию в области безопасности мореплавания и порядка в морском порту у организаций и граждан.

Возможность реализации капитаном морского порта как органом государственного портового контроля приведенных выше функций и полномочий обеспечена нормативно.

Статьей 78 КТМ РФ установлено, что распоряжения капитана морского порта по относящимся к его полномочиям вопросам обеспечения безопасности мореплавания и порядка в морском порту обязательны для всех находящихся в порту судов, организаций и граждан.

Из приведенных норм следует, что, располагая информацией о том, что запрашиваемая обществом операция по бункеровке не соответствует действующему в области обеспечения безопасности мореплавания законодательству, а также может вызвать чрезвычайную ситуацию (аварию) в морском порту, капитан порта имел основанное на ст. ст. 10, 11 Закона N 261-ФЗ, п. п. 74, 48 КТМ РФ, п. 13 Положения N 156 право отказать обществу во включении в График движения и расстановки судов в морском порту Новороссийск на 16.10.2010 принадлежащего обществу танкера-

бункеровщика т/х "Инженер Чертков" для осуществления бункеровочной операции у причала нефтегавани Шесхарис.

Материалами дела также подтверждается наличие обстоятельств, свидетельствующих о правомерности отказа капитана.

Пунктом 96 Общих правил плавания и стоянки судов установлено, что подход и швартовка судов и иных плавсредств к нефтеналивному судну во время проведения на нем операций по сливу-наливу нефти и нефтепродуктов не допускается. Во время проведения швартовых операций все операции по сливу-наливу нефти и нефтепродуктов на нефтеналивном судне должны быть прекращены.

Согласно пункту 100 Общих правил плавания и стоянки судов стоянка двух судов, ошвартованных друг к другу, если хотя бы одно из них имеет на борту взрывоопасные или легковоспламеняющиеся грузы, за исключением периода проведения грузовых или бункеровочных операций между этими судами, не допускается.

Из письма ООО "Балт-Марин" от 15.10.2010. N 674 следует, что общество просило дать разрешение на проведение бункеровки т/х "MARNA ALTAIR" танкером-бункеровщиком т/х "Инженер Чертков". При этом операция заключалась в том, что общество намеревалось произвести бункеровку (заправку) т/х "MARNA ALTAIR" с танкера-бункеровщика т/х "Инженер Чертков" одновременно с загрузкой (перевалкой) т/х "MARNA ALTAIR" нефтепродуктами у причала нефтегавани "Шесхарис" оператором нефтяного терминала - ОАО "НМТП".

Таким образом, при проведении этой операции т/х "MARNA ALTAIR" должен был находиться у причала нефтяного терминала нефтегавани "Шесхарис" под загрузкой через береговые технологические трубопроводы. Бортом к нему (т.е., "борт к борту") должен был быть пришвартован танкер-бункеровщик т/х "Инженер Чертков", с которого производилась бы бункеровка т/х "MARNA ALTAIR". При этом, т/х "Инженер Чертков" должен оставаться пришвартованным к т/х "MARNA ALTAIR" и после окончания бункеровки, до окончания загрузки данного судна ОАО "НМТП" - оператором морского терминала.

Из изложенного следует, что заявленная обществом операция бункеровки противоречит требованиям п. п. 96, 100 Общих правил плавания и стоянки судов.

В связи с этим у капитана порта имелись законные основания для отказа обществу во включении в График движения и расстановки судов в морском порту Новороссийск на 16.10.2010 принадлежащего обществу танкера-бункеровщика т/х "Инженер Чертков" для осуществления бункеровочной операции у причала нефтегавани Шесхарис.

Также законным является требование капитана морского порта о получении обществом согласования бункеровочной операции с директором нефтерайона.

Судом апелляционной инстанции отклоняются доводы общества о том, что обязанность по согласованию бункеровки с оператором терминала нормативно не установлена.

Обязанность по согласованию заявленной обществом бункеровочной операции с оператором нефтяного терминала прямо законом не установлена, однако она следует из комплексного анализа следующих нормативных положений.

В соответствии с п. 16.5 Международного руководства, стоянка в два корпуса имеет место, когда два или более судов стоят у одного и того же причала таким образом, что наличие одного судна или выполняемые на нем операции, налагают физические ограничения на другое судно.

Стоянка судов в два корпуса у одного и того же причала при выполнении грузовых операций должна быть специально согласована между всеми заинтересованными сторонами в части безопасности прибытия и отхода судна, прочности причальной конструкции, швартовых устройств и их расположения, доступа персонала, управления безопасностью при выполнении работ, ответственности, планирования действий на случай непредвиденных обстоятельств, пожаротушения и экстренных отходов.

Исходя из технологии бункеровки, описанной обществом в письме от 15.10.2010, фактически у причала нефтяного терминала нефтегавани "Шесхарис" должны были находиться на стоянке в два корпуса два пришвартованных борт к борту судна, связанных прямо (т/х "MARNA ALTAIR") и опосредованного (т/х "Инженер Чертков") с причалом нефтяного терминала через береговые технологические трубопроводы.

При этом, т/х "Инженер Чертков" и нефтяной терминал ОАО "НМТП" были бы задействованы в двух операциях, выполняемых одновременно относительно одного и того же объекта - т/х "MARNA ALTAIR":

- т/х "Инженер Чертков" - в операции по бункеровке т/х "MARNA ALTAIR";
- нефтяной терминал ОАО "НМТП" - в операции по перевалке на т/х "MARNA ALTAIR" нефти и нефтепродуктов.

Из этого следует, что обе операции на судах, стоящих в два корпуса и нефтяном терминале, следует расценивать как взаимосвязанные. Участники операций прямо и опосредованно взаимодействуют друг с другом, оказывая своими действиями влияние на условия второй одновременно проводимой операции. Фактически данные операции следует оценивать как одну комбинированную операцию по одновременной загрузке и бункеровке одного и того же судна. Условия проведения каждой части этой комбинированной операции, равно как и действия всех участников данной операции должны быть согласованными.

Операция по бункеровке т/х "MARNA ALTAIR", осуществляемая т/х "Инженер Чертков", не может производиться без учета требований и условий проведения осуществляемой ОАО "НМТП" грузовой операции по перевалке нефти и нефтепродуктов на т/х "MARNA ALTAIR".

Учитывая изложенное, суд апелляционной инстанции отклоняет как неосновательный довод общества о том, что при операции по бункеровке танкером-бункеровщиком т/х "Инженер Чертков" судна т/х "MARNA ALTAIR", проводимой одновременно с грузовой операцией морского терминала в отношении того же судна, не должны учитываться требования, установленные п. 16.5 Международного руководства для грузовых работ, выполняемых терминалом на танкеры.

Принимая во внимание, что вторым из стоящих в два корпуса у причала нефтяного терминала судов должен быть танкер-бункеровщик "Инженер Чертков", с которого должна производиться бункеровка первого судна, стоящего под загрузкой у причала, общество должно было согласовать данную операцию с другим участником комплексной операции в отношении т/х "MARNA ALTAIR" - оператором терминала, у которого под погрузкой находилось бункеруемое судно - ОАО "НМТП", поскольку фактически общество и ОАО "НМТП" должны одновременно выполнять операции в отношении одного и того же судна.

Необходимость наличия такого согласования так же следует из п. 4.4.1 "Сборника обязательных распоряжений по морскому торговому порту Новороссийск (с приписным портпунктом Анапа) и морскому торговому порту Геленджик" (далее - Сборник обязательных распоряжений), согласно которому стоянка судов под иностранным флагом у причалов порта Новороссийск вторым корпусом не допускается. Стоянка российских судов в два корпуса допускается только с разрешения оператора причала, согласованного с ИГПК, и при согласии капитанов обоих судов.

Пункт 4.8.11. Сборника обязательных распоряжений устанавливает, что перегрузка нефтепродуктов с судна на судно на акватории порта Новороссийск разрешается при выполнении согласованных мероприятий по обеспечению ее безопасности.

Помимо этого, на операторах морских терминалов лежит обязанность по обеспечению безопасной эксплуатации терминала, по недопущению чрезвычайных ситуаций при их эксплуатации.

Так, в соответствии с подпунктом 3 пункта 2 статьи 15 Федерального закона N 261-ФЗ "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", операторы морских

терминалов, иные владельцы объектов инфраструктуры морского порта, капитаны судов, другие лица, которые осуществляют деятельность и (или) находятся в морском порту, обязаны: обеспечивать меры по предотвращению загрязнения акватории и территории морского порта отходами производства и потребления, сточными и (или) нефтесодержащими водами, нефтью и другими опасными и (или) вредными для здоровья человека и (или) окружающей среды веществами.

В соответствии с пп. 1 п. 1 ст. 16 Закона № 261-ФЗ наряду с выполнением требований, установленных п. 2 ст. 15 Закона № 261-ФЗ, операторы морских терминалов и иные владельцы объектов инфраструктуры морского порта обязаны: осуществлять эксплуатацию объектов инфраструктуры морского порта в соответствии с требованиями обеспечения промышленной безопасности, экологической безопасности, пожарной безопасности и требованиями технических регламентов.

В соответствии с пунктом 3.1.8. Сборника обязательных распоряжений, на основании информации капитанов судов морские агенты (диспетчеры стивидорных компаний) обязаны подать в диспетчерский центр ИГПК письменную заявку стандартной формы непосредственно или по факсу, для включения в суточный план швартовых работ, составляемый ежедневно на предстоящие сутки.

После получения заявки на проведение бункеровочной операции, капитан морского порта в целях определения безопасности данной операции и возможности ее проведения, проводит оценку указанной операции как комплекса взаимосвязанных мероприятий, включающего в себя следующие этапы:

- отшвартовка судна-бункеровщика от причала стоянки;
- переход судна-бункеровщика к бункеруемому судну;
- швартовка судна-бункеровщика к борту бункеруемого судна;
- проведение бункеровки;
- отшвартовка судна-бункеровщика от борта бункеруемого судна;
- переход судна-бункеровщика к месту стоянки;
- швартовка судна-бункеровщика к причалу стоянки.

При рассмотрении вопроса безопасности осуществления бункеровочной операции у причала капитан морского порта в целях обеспечения безопасности проводимой операции и недопущения создания аварийных ситуаций требует согласования проводимой операции с оператором морского причала (терминала).

Согласование операции по бункеровке судна, находящегося у причала, с судна-бункеровщика с оператором морского терминала необходимо для осуществления согласованных совместных действий оператора морского терминала, капитана судна-бункеровщика и капитана бункеруемого судна в целях снижения потенциальных рисков создания аварийных ситуаций, предотвращения сбоев в работе морского терминала, недопущения задержки грузовых операций на бункеруемом судне и непроизводительного простоя морского терминала.

Согласно изложенным в апелляционной жалобе доводам общества вывод суда первой инстанции о том, что планируемая обществом операция создает потенциальную угрозу безопасности, носит предположительный характер.

Указанные доводы отклоняются апелляционной инстанцией по следующим основаниям.

Учитывая закрепленную статьей 3 Федерального закона от 10.01.2002 № 7-ФЗ "Об охране окружающей среды", статьей 3 Федерального закона от 23.11.1995 № 174-ФЗ "Об экологической экспертизе" презумпцию потенциальной экологической опасности любой намечаемой хозяйственной и иной деятельности, для требования о согласовании с оператором морского нефтяного терминала операции по бункеровке судна "борт к борту" у нефтяного причала одновременно с загрузкой этого судна достаточно предположения потенциальной угрозы экологической безопасности от возможного разлива нефти и других нештатных ситуаций.

Наличие у общества лицензии на погрузочно-разгрузочную деятельность не является безусловным обеспечением безопасности запрошенной операции.

Представитель ОАО "НМТП" в судебных заседаниях и в отзыве на жалобу указал, что между обществом и ОАО "НМТП" не проводилось согласования планов ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов.

При этом приведенные выше этапы бункеровочной операции общества в отношении т/х "MARNA ALTAIR" в обязательном порядке должны согласовываться с этапами запланированной на то же время операции ОАО "НМТП" как оператора морского нефтяного терминала по загрузке т/х "MARNA ALTAIR".

Учитывая, что танкер-бункеровщик "Инженер Чертков" и т/х "MARNA ALTAIR" согласно плану общества должны находиться у причала нефтяного терминала в два корпуса, такое расположение налагало бы физические ограничения на каждое из этих судов, значительно ограничивало их маневренность.

Следует также отметить, что письмо от 15.10.2010 N 674 о бункеровке обществом т/х "MARNA ALTAIR" с одновременной загрузкой этого судна ОАО "НМТП" у нефтяного причала ОАО "НМТП" было адресовано обществом не только капитану порта, но и ОАО "НМТП". На это письмо ОАО "НМТП" обществу был дан отрицательный ответ.

В связи с изложенным истребованное капитаном порта от общества согласование ОАО "НМТП" на проведение операции бункеровки одновременно с проводимой ОАО "НМТП" операцией загрузки бункеруемого судна не выходит за пределы полномочий капитана порта и является законным.

Апелляционной инстанцией также отклоняются доводы общества о том, что действия капитана препятствуют осуществлению обществом бункеровочных операций, поскольку в материалы дела не представлено доказательств невозможности осуществления обществом бункеровочной деятельности иными способами, в том числе во время стоянки бункеруемого судна на рейде (либо любым иным способом, исключаящим одновременную бункеровку и загрузку судна нефтепродуктами).

С учетом изложенного, суд апелляционной инстанции не принимает доводы, изложенные в апелляционной жалобе, как основанные на неверном толковании норм законодательства в сфере обеспечения безопасности деятельности в морском порту, а также не соответствующие фактическим обстоятельствам дела, установленным судом.

Согласно ст. 71 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации арбитражный суд исследует доказательства по своему внутреннему убеждению, основанному на всестороннем, полном и объективном исследовании имеющихся в деле доказательств.

Материалы дела свидетельствуют о том, что судом первой инстанции были полно и всесторонне исследованы фактические обстоятельства, а также представленные сторонами доказательства и доводы.

Произведя их оценку с соблюдением требований ст. 71 АПК РФ, суд первой инстанции принял законное и обоснованное решение об отказе в удовлетворении требований ООО "Балт-Марин", поскольку установленные ст. 201 АПК РФ основания для признания незаконными действий должностного лица - Капитана морского порта Новороссийск отсутствуют.

Таким образом, решение суда от 10.05.2011 является законным и обоснованным. Основания для отмены решения и удовлетворения апелляционной жалобы судом апелляционной инстанции не установлены.

Государственная пошлина в размере 1000 рублей, излишне уплаченная при обращении с апелляционной жалобой, подлежит возврату ООО "Балт-Марин" из федерального бюджета на основании ст. 333.40 НК РФ, поскольку в силу пп. 12 п. 1 ст. 333.21 НК РФ при подаче апелляционной жалобы на решения арбитражного суда подлежит уплате госпошлина в размере 50 процентов размера государственной пошлины, подлежащей уплате при подаче искового заявления неимущественного характера (2000 руб. при подаче заявлений о признании незаконными действий (решений) органов государственной власти), что составляет 1000 рублей.

На основании изложенного, руководствуясь статьями 258, 269 - 271 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, арбитражный суд

постановил:

решение Арбитражного суда Краснодарского края от 10 мая 2011 года по делу N А32-32193/2010 оставить без изменения, апелляционную жалобу - без удовлетворения.

Возвратить обществу с ограниченной ответственностью "Балт-Марин" из федерального бюджета 1000 руб. государственной пошлины, излишне уплаченной при обращении с апелляционной жалобой.

В соответствии с частью 5 статьи 271, частью 1 статьи 266 и частью 2 статьи 176 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации постановление арбитражного суда апелляционной инстанции вступает в законную силу со дня его принятия.

Постановление может быть обжаловано в порядке, определенном главой 35 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, в Федеральный арбитражный суд Северо-Кавказского округа.