

**ФЕДЕРАЛЬНЫЙ АРБИТРАЖНЫЙ СУД СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО ОКРУГА**

ул. Якубовича, д.4, Санкт-Петербург, 190000

<http://fasszo.arbitr.ru>**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

09 января 2013 года

Дело № А42-374/2012

Федеральный арбитражный суд Северо-Западного округа в составе председательствующего Клириковой Т.В., судей Алешкевича О.А., Самсоновой Л.А., при участии от открытого акционерного общества «Арктикморнефтегазразведка» Забазнова И.В. (доверенность от 21.08.2012 № 102), Кулижникова Б.Ю. (доверенность от 21.12.2012 № 130), от открытого акционерного общества «Страховое общество газовой промышленности» Евдокимова А.А. (доверенность от 10.05.2012 № Ф-92/12), Орлова Е.А. (доверенность от 26.12.2012 № 599/12), от федерального автономного учреждения «Российский морской регистр судоходства» Лопатина А.Н. (доверенность от 18.12.2012 № 430-340-12/1), Стерлинга М.Р. (доверенность от 13.02.2012 № 430-430-12/5), рассмотрев в открытом судебном заседании кассационную жалобу открытого акционерного общества «Арктикморнефтегазразведка» на решение Арбитражного суда Мурманской области от 04.06.2012 (судья Соломонко Л.П.) и постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 18.09.2012 (судьи Савицкая И.Г., Абакумова И.Д., Лопато И.Б.) по делу № А42-374/2012,

у с т а н о в и л :

Открытое акционерное общество «Арктикморнефтегазразведка», место нахождения: 183032, город Мурманск, Кольский проспект, дом 1, ОГРН 1115190005567 (далее - Общество), обратилось в Арбитражный суд Мурманской области с заявлением о признании незаконными действий федерального государственного учреждения «Российский морской регистр судоходства», правопреемником которого является федеральное автономное учреждение «Российский морской регистр судоходства», место нахождения: 191186, Санкт-Петербург, Дворцовая набережная, дом 8, ОГРН 1027809210330 (далее - Регистр), выразившихся в приостановлении класса самоподъемной буровой установки «Кольская» и направлении факсимильного сообщения от 19.12.2011 № 150-02-9-3370.

В качестве третьего лица, не заявляющего самостоятельных требований относительно предмета спора, к участию в деле привлечено открытое акционерное общество «Страховое общество газовой промышленности», место нахождения: 107078, город Москва, проспект Академика Сахарова, дом 10, ОГРН 1027739820912 (далее - ОАО «Согаз»).

Решением суда от 04.06.2012, оставленным без изменения постановлением Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 18.09.2012, в удовлетворении заявленных требований отказано.

В кассационной жалобе Общество, указывая на нарушение судами норм материального права, просит отменить решение и постановление судов и удовлетворить заявленные требования.

В отзывах на кассационную жалобу Регистр и ОАО «Согаз» просят оставить судебные акты без изменения.

В судебном заседании представители Общества поддержали доводы, изложенные в кассационной жалобе, просили отменить судебные акты и направить дело на новое рассмотрение. Представители Регистра и ОАО «Согаз» поддержали доводы, приведенные в отзывах на кассационную жалобу.

Законность решения и постановления судов проверена в кассационном порядке.

Как следует из материалов дела, Общество является собственником самоподъемной буровой установки «Кольская» (далее – СПБУ «Кольская»), которая на основании заключенного с обществом с ограниченной ответственностью «Газфлот» контракта от 08.04.2011 № 33600/53-11 производила бурение скважины № 1 «Первоочередная» на Западно-Камчатском лицензионном участке ОАО «Газпром», расположенном на шельфе полуострова Камчатка в Охотском море.

Общество 25.11.2011 заключило с открытым акционерным обществом «Дальневосточное морское пароходство» соглашение № 865/03 о морской буксировке (кодовое название «Тоухайер» - стандартная форма рекомендованного Международного соглашения о морской буксировке на условиях посуточной наемной платы), по условиям которого ледокол «Магадан» нанимается для осуществления буксировки СПБУ «Кольская» с места проведения буровых работ на шельфе полуострова Камчатка (примерные географические координаты 54° 49' СШ и 155° 26' ВД) до рейда порта Корсаков, рейда порта Холмск, иного согласованного сторонами безопасного места.

До начала буксировки судна Обществом были разработаны и 29.11.2011 утверждены следующие документы: проект буксировки СПБУ «Кольская» в Охотском море RR-22-360115.001-02, план буксировки СПБУ «Кольская» с точки бурения в порт Корсаков RR-22- 360115.001-01 и руководство по безопасной буксировке СПБУ «Кольская» RR-22-360115.001-03, в соответствии с которыми планируемый маршрут движения буксирного каравана пролегал вдоль западного побережья полуострова Камчатка и вдоль Курильских островов на расстоянии 70-100 миль, максимальная глубина моря (включая приливы и нагоны) предполагалась не более 100 м.

Обществом названные документы были представлены в Мурманский филиал Российского регистра и приняты последним 02.12.2011 путем проставления штампа «Принято к сведению», что согласно Правилам технического наблюдения за постройкой судов подтверждает ее соответствие требованиям Российского регистра.

11.12.2011 буксирный караван, снявшись с точки бурения, начал движение в западном направлении, а 18.12.2011 СПБУ «Кольская» перевернулась и затонула в Охотском море на глубине 1042 м в координатах 49°23' СШ и 148°20.8' ВД.

19.12.2011 и.о. директора Мурманского филиала Российского регистра направил в адрес Общества, как судовладельца, факсимильное сообщение № 150-02-9-3370 об автоматическом приостановлении класса СПБУ «Кольская» с 11.12.2011 в связи с нарушением условий сохранения класса РС, что выразилось в непредъявлении судна к освидетельствованию для совершения разового перехода.

В письме от 27.12.2011 Мурманским филиалом Российского регистра судовладельцу дано разъяснение, что автоматическое приостановление класса РС СПБУ «Кольская» произведено в соответствии с положениями пункта 2.1.6 части 1 Правил классификации и постройки морских судов как судну, эксплуатирующемуся в условиях, не соответствующих присвоенному классу или

установленным Регистром ограничениям (начало перегона вне установленных сезонных ограничений без освидетельствования РС для получения свидетельства на разовый перегон).

Полагая действия Российского регистра по приостановлению класса СПБУ «Кольская» незаконными, Общество обратилось в арбитражный суд с настоящим заявлением.

Судебные инстанции сделали вывод об отсутствии оснований для удовлетворения заявления.

Согласно статье 22 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (в редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ) классификации и освидетельствованию подлежат зарегистрированные в Государственном судовом реестре, бербоут-чартерном реестре или Российском международном реестре судов пассажирские, грузовые, нефтеналивные, буксирные суда и иные самоходные суда с главными двигателями мощностью не менее чем 55 киловатт, несамоходные суда вместимостью не менее чем 80, за исключением используемых в некоммерческих целях спортивных и прогулочных судов (пункт 1). Классификация и освидетельствование судов, зарегистрированных в Государственном судовом реестре или бербоут-чартерном реестре, осуществляются российскими организациями, полномочия которых определяются Правительством Российской Федерации в соответствии с международными договорами Российской Федерации (далее - российские организации, уполномоченные на классификацию и освидетельствование судов), на возмездной основе за счет заявителей по тарифам, определяемым в порядке, установленном Правительством Российской Федерации (пункт 2).

В соответствии с Положением о классификации судов и морских стационарных платформ, утвержденному Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 09.07.2003 № 160, классификация морских судов осуществляется федеральным государственным учреждением «Российский морской регистр судоходства».

Постановлением Правительства Российской Федерации от 14.02.2012 № 121 «Об определении организации, осуществляющей классификацию и освидетельствование судов, зарегистрированных в Государственном судовом реестре, в бербоут-чартерном реестре или в Российском международном реестре судов» установлено, что с 28.02.2012 российской организацией, осуществляющей классификацию и освидетельствование судов, зарегистрированных в Государственном судовом реестре, в бербоут-чартерном реестре или в Российском международном реестре судов, является федеральное автономное учреждение «Российский морской регистр судоходства».

Статьей 24 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (в редакции Федерального закона от 14.06.2011 № 141-ФЗ) предусмотрено, что российские организации, уполномоченные на классификацию и освидетельствование судов, или иностранные классификационные общества в соответствии с их полномочиями присваивают класс судам, указанным в пункте 1 статьи 22 настоящего Кодекса. Российские организации, уполномоченные на классификацию и освидетельствование судов, издадут правила классификации и постройки судов, технического наблюдения за постройкой судов, правила технического наблюдения за изготовлением материалов и изделий для судов и выдают классификационные свидетельства, подтверждающие соответствие судов этим правилам. Российские организации, уполномоченные на классификацию и освидетельствование судов, при невыполнении этих правил не выдают классификационные свидетельства, приостанавливают или прекращают действие ранее выданных ими классификационных свидетельств.

Классификация судов - отнесение судна к классу (разряду) в соответствии правилами классификации и постройки, установленными органами технического надзора и классификации судов. Класс судну присваивается на определенный срок органом технического надзора и классификации судов с выдачей классификационного свидетельства, в котором удостоверяется, что судно отвечает требованиям, предъявляемым к его прочности и мореходности.

Морской Регистр в соответствии со своим Уставом (в редакции, действовавшей на момент возникновения спорных правоотношений) разрабатывает, утверждает и издает Правила, устанавливающие принципы классификации морских судов и технические и иные требования к судоходным организациям (компаниям), морским судам, материалам и изделиям для установки на морские суда, и на основе этих Правил проводит классификацию поднадзорных ему судов с выдачей классификационных свидетельств по установленной им форме.

Российским морским регистром судоходства утверждены Правила классификации и постройки морских судов, в соответствии с пунктом 2.1.1 которых присвоение судну класса Регистра означает подтверждение Регистром соответствия конструкции судна применимым требованиям Правил Регистра, а его технического состояния - условиям эксплуатации, и принятие судна на учет Регистра на установленный период с проведением всех видов освидетельствований, предписанных Правилами классификационных освидетельствований судов в эксплуатации Регистра.

Пунктом 2.1.5 этих же Правил установлено, что наличие у судна действующего класса Регистра означает, что техническое состояние судна полностью или в степени, признанной Регистром за достаточную, удовлетворяет тем требованиям Правил, которые на него распространяются в соответствии с назначением, условиями эксплуатации и символом класса судна. Наличие у судна действующего класса удостоверяется наличием на судне действующего Классификационного свидетельства.

Материалами дела подтверждается, что Обществу в соответствии с Правилами классификации и постройки морских судов 10.08.2011 Российским морским регистром судоходства выдано Классификационное свидетельство № 11.03205.173 на СПБУ «Кольская», удостоверяющее, что в результате проведенного освидетельствования судно, его устройство и оборудование удовлетворяют требованиям Правил. При этом в свидетельстве зафиксировано, что для СПБУ «Кольская» установлены постоянные ограничения, связанные с условиями ее эксплуатации и буксировки, а именно: районы эксплуатации СПБУ – континентальные шельфы морей с глубинами до 100 м и максимальной скоростью ветра до 45 м/сек при условиях, указанных в разделе № 3 Инструкции по эксплуатации СПБУ (№ L-22000019 D); буксировка буровой установки должна производиться при условиях, указанных в разделах № 3-5 Информации об остойчивости РР-22 СПБУ № L 22000016 А (далее – Информация об остойчивости).

В пунктах 3.5.1 и 3.5.2 Инструкции по эксплуатации СПБУ РР-22 и пунктах 3.3 и 3.4 Информации об остойчивости определены ограничения в условиях буксировки судна на месторождении и буксировки судна морем.

В силу пункта 3.5.2 Инструкции по эксплуатации СПБУ РР-22 и пункта 3.4 Информации об остойчивости буксировка морем запрещена в зимнее время в зимних сезонных зонах.

Таким образом, исходя из положений Классификационного свидетельства ограничением в условиях буксировки СПБУ «Кольская» морем является запрет на такую буксировку в зимнее время в зимних сезонных зонах.

Как установлено судебными инстанциями, район буксировки СПБУ «Кольская» находился в зимней сезонной зоне.

В силу пункта 2.1.6 Правил классификации и постройки морских судов Классификационное свидетельство теряет силу, и действие класса автоматически приостанавливается, в том числе в случае эксплуатации судна в условиях, не соответствующих присвоенному классу судна или установленным при этом Регистром ограничениям. О приостановлении действия класса судна и действия Классификационного свидетельства судовладелец специально извещается Регистром.

Из материалов дела видно, что основанием автоматического приостановления класса СПБУ «Кольская» с 11.12.2011 согласно факсимильному сообщению от 19.12.2011 № 150-02-9-3370 и письму от 27.12.2011 № 150-002-9-3499 явилась эксплуатация судна в условиях, не соответствующих присвоенному классу или установленным Регистром ограничениям, а именно: нарушение Обществом требований по прохождению внеочередного освидетельствования при совершении разового перегона вне установленного квалификационным свидетельством постоянного ограничения – запрет на «буксировку морем» в зимнее время в зимних сезонных зонах.

Общество обратилось в арбитражный суд с заявлением об оспаривании действий Регистра по приостановлению класса СПБУ «Кольская», в обоснование которого указало на следующие обстоятельства: буксировка СПБУ «Кольская» осуществлялась с точки бурения, расположенной на месторождении, в связи с чем являлась буксировкой на месторождении, на которую не распространяются сезонные ограничения; проведение дополнительного освидетельствования судна и получение разрешения на перегон не требовалось, поскольку осуществляемая буксировка спорной буровой установки не являлась дальней морской и океанской экспедиционной буксировкой.

В силу статьи 71 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации арбитражный суд оценивает доказательства по своему внутреннему убеждению, основанному на всестороннем, полном, объективном и непосредственном исследовании имеющихся в деле доказательств.

На основании полного и всестороннего исследования представленных сторонами в материалы дела доказательств судебные инстанции пришли к выводу о том, что произведенная Обществом буксировка СПБУ «Кольская» являлась буксировкой морем, которая предусмотрена пунктом 3.4 Информации об остойчивости и пунктом 3.5.2 Инструкции по эксплуатации СПБУ РР-22 и требует соблюдения установленных для этого вида буксировки ограничений.

Этот вывод судов подтверждается материалами дела, в частности заключением Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по расследованию очень серьезной аварии с самоподъемной плавучей буровой установкой «Кольская», произошедшей в Охотском море 18 декабря 2011 года, от 27.02.2012 № АГ 01/12, в пункте 2 раздела 9.2 которого зафиксировано, что буксировка СПБУ «Кольская» являлась морской буксировкой, при которой согласно пункту 3.4 Информации об остойчивости буксировка морем запрещена в зимнее время.

Из содержания этого же заключения следует, что буксировка СПБУ «Кольская» вне установленного района и сезона плавания в период зимних сезонных ограничений была возможна только при проведении комплекса дополнительных мероприятий по обеспечению безопасности мореплавания, согласно процедур разового перегона, в соответствии с требованиями, в том числе Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации Российского морского регистра судоходства; документом, подтверждающим

выполнение всех дополнительных мероприятий, связанных с подготовкой объекта к разовому перегону, а также возможность сохранения класса в течение разового перегона, является Свидетельство на разовый перегон, выдаваемое Российским морским регистром судоходства после внеочередного освидетельствования объекта.

В соответствии с пунктом 8.2.1 Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации 2011 года (далее – Руководство) перегон – это разовый рейс своим ходом или на буксире для судов, в частности совершающих разовый рейс вне сезонных ограничений, установленных для данного района плавания и указанных в Классификационном свидетельстве; установленный район плавания – район плавания, указанный в документах судна до перегона.

В силу пункта 8.9.2 Руководства судно, подготовленное к перегону, должно быть предъявлено к внеочередному освидетельствованию для проверки выполнения намеченных мероприятий и работ, а также проверке его технического состояния.

Пунктом 8.9.5 Руководства установлено, что готовность судна к перегону подтверждается выдачей на судно Свидетельства на разовый перегон, в котором указываются условия перегона (балластировка или загрузка, надводный борт, ограничения по погоде, срок перегона и т.п.).

Факт осуществления Обществом перегона СПГУ «Кольская» в зимнее время в зимней сезонной зоне без соблюдения требований по проведению освидетельствования судна и получению разрешения на разовый перегон установлен судами и подтверждается материалами дела.

Доводы Общества о том, что буксировка морем и буксировка на месторождении различаются таким способом буксировки, как отсутствие дополнительного крепления опорных колонн или наличие дополнительного крепления колонн, а не территориальными границами осуществления деятельности, были предметом рассмотрения суда апелляционной инстанции и обоснованно отклонены, получив надлежащую правовую оценку.

Необоснованной является ссылка подателя жалобы на неправомерное применение судом апелляционной инстанции Правил безопасности при разведке и разработке нефтяных и газовых месторождений на континентальном шельфе, утвержденных постановлением Госгортехнадзора РФ от 05.06.2003 № 58 (далее – Правила безопасности), поскольку эти правила не применяются Регистром при осуществлении классификационной деятельности. В силу части 4 статьи 200 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации при рассмотрении дел об оспаривании ненормативных правовых актов, решений и действий (бездействия) органов, осуществляющих публичные полномочия, в ходе судебного разбирательства арбитражный суд должен проверить оспариваемые акты, действия (бездействия) и установить, соответствуют ли они закону или иному нормативному правовому акту.

Пунктом 1.1.1 Правил безопасности установлено, что настоящие Правила являются обязательными для всех организаций, деятельность которых связана с разведкой и разработкой таких месторождений на континентальном шельфе. В соответствии с абзацем 3 пункта 5.5 Правил безопасности под морскими и океанскими экспедиционными буксировочными работами следует понимать любую буксировку объекта при продолжительности операции более 12 часов ходового времени.

Согласно пункту 4.1 раздела 4 «Остойчивость в условиях на месторождении» Информации об остойчивости до принятия решения выполнить буксировку на месторождении, капитан должен проверить прогноз погоды и если прогнозируется более жесткие условия на 12-ти часовой период, начиная с

начала буксировки на месторождении, чем указаны в ограничениях, существует два варианта: рейс должен планироваться так, что установка может найти убежище при ухудшении погоды, либо буксировка должна выполняться как буксировка морем с учетом ограничений, указанных в разделе 3.4.

В пункте 3 раздела 4.3 «Инструкции по буксировке на месторождении. Подготовка СПБУ к буксировке на месторождении» Инструкции по эксплуатации СПБУ РР-22 также указано на необходимость проверить прогноз погоды. При этом этим пунктом установлено, что буксировку на месторождении нельзя совершать, если благоприятные погодные условия не охватывают достаточно длительное время, то есть окно погоды 12 часов.

Таким образом, из анализа вышеприведенных норм следует, что положения Правил безопасности не противоречат Инструкции по эксплуатации СПБУ РР-22 и Информации об остойчивости.

Исходя из условий разработанного Обществом Плана буксировки, в котором указывалось на отсутствие мест убежищ по пути следования буксирного каравана и проложение маршрута вдоль западного берега полуострова Камчатка и вдоль Курильских островов приблизительно на расстоянии 1-х суток пути от берега с целью возможного ухода из района вероятного обледенения, суд апелляционной инстанции сделал вывод о том, что СПБУ «Кольская» не смогла бы достичь убежища в течение 12-ти часов.

В кассационной жалобе Общество указывает на то, что документация по буксировке СПБУ «Кольская» была разработана Обществом применительно к условиям «буксировки на месторождении» и спорная буксировка была одобрена Регистром именно как буксировка на месторождении, в связи с чем у Общества отсутствовала обязанность для предъявления судна к внеочередному освидетельствованию.

Кассационная инстанция считает данный довод необоснованным, поскольку судами установлено, что буксировка СПБУ «Кольская» осуществлялась по маршруту, не предусмотренному Проектом буксировки.

Кроме того, судом апелляционной инстанции установлено, что при выдаче классификационного свидетельства Регистр руководствовался буквальным толкованием определенных Информацией об остойчивости способов буксировки СПБУ «Кольская» - «на месторождении», то есть в пределах территориальных границ лицензионного участка и «морем», что значит за пределами месторождения.

Факт выхода 11.12.2011 СПБУ «Кольская» за границы месторождения установлен судебными инстанциями и Обществом не отрицается.

Доводы Общества о том, что в классификационном свидетельстве для СПБУ «Кольская» не установлено ограничений по району плавания в полной мере рассмотрен судом апелляционной инстанции, установившим, что классификационным свидетельством и свидетельством о годности к плаванию установлены районы плавания СПБУ - континентальные шельфы морей с глубинами до 100 м и максимальной скоростью ветра до 45 м/сек, поэтому при установлении ограничений, указанных в пункте 2 классификационного свидетельства, Регистр исходил из того, что эксплуатация, то есть проведение буровых работ, осуществляется на месторождении.

С учетом изложенного кассационная инстанция считает правильным вывод судов о доказанности факта буксировки СПБУ «Кольская» морем, возможность осуществления которой в зимнее время в зимних сезонных зонах согласовывается с Регистром, который при освидетельствовании проверяет достаточность организационных, технических и иных мероприятий, необходимых для безопасной буксировки.

Поскольку факт эксплуатации Обществом СПБУ «Кольская» в условиях, не соответствующих присвоенному классу судна и (или) установленным классификационным ограничениям (нарушения Обществом требований по прохождению внеочередного освидетельствования при совершении разового перегона вне установленного квалификационным свидетельством постоянного ограничения – запрет на «буксировку морем» в зимнее время в зимних сезонных зонах), нашел свое подтверждение, судебные инстанции сделали правильный вывод о законности оспариваемых действий Регистра по автоматическому приостановлению с 11.12.2011 класса СПБУ «Кольская» на основании пункта 2.1.6 Правил классификации и постройки морских судов в связи с нарушением условий сохранения класса судна.

Выводы судов первой и апелляционной инстанций соответствуют фактическим обстоятельствам дела и имеющимся в деле доказательствам. Суды правильно применили нормы материального и процессуального права. В связи с этим кассационная инстанция не находит оснований для их иной оценки.

Таким образом, решение и постановление судов соответствуют нормам материального и процессуального права и оснований для их отмены нет.

Учитывая изложенное и руководствуясь статьей 286 и пунктом 1 части 1 статьи 287 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, Федеральный арбитражный суд Северо-Западного округа

п о с т а н о в и л:

решение Арбитражного суда Мурманской области от 04.06.2012 и постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 18.09.2012 по делу № А42-374/2012 оставить без изменения, а кассационную жалобу открытого акционерного общества «Арктикморнефтегазразведка» - без удовлетворения.

Председательствующий

Т.В. Клирикова

Судьи

О.А. Алешкевич

Л.А. Самсонова