

<...>, замещавшему должность капитана

морского порта Находка

филиала ФГБУ «Администрация морских портов

Приморского края и Восточной Арктики»

в морском порту Находка

<...>

(место регистрации)

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

о наложении штрафа по делу № 2А/08-2018 об
административном правонарушении

1 марта 2018 года

г. Владивосток

Заместитель руководителя Управления Федеральной антимонопольной службы по Приморскому краю (далее – Приморское УФАС России) <...>, рассмотрев материалы дела № 2А/08-2017 об административном правонарушении, возбужденного в отношении должностного лица – <...>, замещавшего должность капитана морского порта Находка филиала ФГБУ «Администрация морских портов Приморского края и Восточной Арктики» в морском порту Находка, гражданина Российской Федерации, владеющего русским языком, <...> года рождения, уроженца <...>, г. <...>, место регистрации: <...> (паспорт <...>).

В присутствии <...>, личность установлена по паспорту

УСТАНОВИЛ:

Дело №2А/08-2018 об административном правонарушении в отношении <...> было возбуждено 17.01.2018 (составлен протокол № 2А/08-2018 об административном правонарушении, исх. № 285 /08) по части 1 статьи 14.9 КоАП РФ.

Согласно части 1 статьи 14.9 КоАП (в ред. Федерального [закона](#) от 06.12.2011 N 404-ФЗ, действовавшей до 10.01.2016) действия (бездействие) должностных лиц федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, иных осуществляющих функции указанных лиц органов или организаций, государственных внебюджетных фондов, а также организаций, участвующих в

предоставлении государственных или муниципальных услуг, которые недопустимы в соответствии с антимонопольным [законодательством](#) Российской Федерации и приводят или могут привести к недопущению, ограничению или устранению конкуренции, а равно к ограничению свободного перемещения товаров (работ, услуг), свободы экономической деятельности, за исключением случаев, предусмотренных [частью 3 статьи 14.32](#) настоящего Кодекса, влекут наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от пятнадцати тысяч до тридцати тысяч рублей.

В соответствии с частью 1.2 статьи 28.1 КоАП РФ поводом к возбуждению дела (составлению протокола) об административном правонарушении, предусмотренном частью 1 статьи 14.9 КоАП РФ, в отношении должностного лица органа власти (государственного органа или органа местного самоуправления) является принятие антимонопольным органом решения, которым установлен факт нарушения антимонопольного законодательства. Иные обстоятельства исключают производство по делу об административном правонарушении, предусмотренном частью 1 статьи 14.9 КоАП РФ.

Исходя из этого, объективную сторону правонарушения, предусмотренного частью 1 статьи 14.9 КоАП РФ, образует совершение (принятие) должностным лицом органа власти (государственного органа или органа местного самоуправления) недопустимых в соответствии с антимонопольным законодательством действий (решений), которое установлено решением антимонопольного органа, то есть, по существу объективную сторону указанного правонарушения образует совершение действия (бездействие), принятие актов (решений) должностных лиц соответствующих органов власти, нарушающее антимонопольное законодательство, и данный факт установлен решением антимонопольного органа.

Поводом к возбуждению дела №2А/08-2018 (составлению протокола) об административном правонарушении, предусмотренном частью 1 статьи 14.9 КоАП РФ, в отношении <...> в соответствии с частью 1.2 статьи 28.1 КоАП РФ явилось принятие Приморским УФАС России решения от 30 июня 2018 года по делу № 2/08-2016, которым установлен факт нарушения антимонопольного законодательства.

Решением Приморского УФАС России по делу № 2/08-2016 признан факт нарушения ФГБУ «Администрация морских портов Приморского края и Восточной Арктики» в лице службы капитана морского порта Находка филиала ФГБУ в Морском порту Находка части 1 статьи 15 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее - Закон о защите конкуренции), выразившегося в незаконном запрете 30.01.2016 перевозки судном «Мыс Поворотный» масла марки М-10Г2ЦС для дизельных двигателей в бочках, ограничившего конкуренцию путем создания препятствования в осуществлении ООО «Наяда» деятельности на товарном рынке грузовых перевозок масла марки М-10Г2ЦС для дизельных двигателей в бочках в связи с предъявлением непредусмотренного законодательством РФ требования о предоставлении свидетельств РМРС по форме 2.1.22 и лицензии на перевозку опасных грузов морским транспортом.

Таким образом, объективную сторону правонарушения, вменяемого <...> образует совершение недопустимых в соответствии с частью 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции действий, которое установлено решением Приморского УФАС России

по делу 2/08-2016, а именно незаконный запрет 30.01.2016 перевозки судном «Мыс Поворотный» масла марки М-10Г2ЦС для дизельных двигателей в бочках, ограничившего конкуренцию путем создания препятствования в осуществлении ООО «Наяда» деятельности на товарном рынке грузовых перевозок масла марки М-10Г2ЦС для дизельных двигателей в бочках в связи с предъявлением непредусмотренного законодательством РФ требования о предоставлении свидетельств РМРС по форме 2.1.22 и лицензии на перевозку опасных грузов морским транспортом.

Наличие объективной стороны указанного правонарушения подтверждается следующим.

Часть 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции запрещает органам власти и организациям, осуществляющим функции органов власти, совершать действия (бездействие), которые приводят к ограничению конкуренции или создают угрозу конкуренции, за исключением случаев, предусмотренных законом, в частности запрещается создавать необоснованное препятствование в осуществлении хозяйствующими субъектами деятельности, в то числе путем установления не предусмотренных законодательством Российской Федерации требований к товарам или к хозяйствующим субъектам (п.2).

Состав нарушения части 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции образуют два обстоятельства в совокупности: действия (бездействие) органов власти или организаций, осуществляющих их функции, приводят к ограничению конкуренции или создают угрозу конкуренции и такие действия не основаны на нормах федеральных законов.

Как следует из решения и подтверждается материалами дела № 2/08-2016, ООО «Наяда» на праве собственности принадлежит судно - буксир «Мыс Поворотный», что подтверждается свидетельством о праве собственности на судно МР-IV № 0005356 от 30.08.2013.

В адрес ООО «Наяда» капитаном морского порта Находка <...> (далее - капитан порта Находка) было направлено письмо от 28.01.2016 № 21-2/177, в котором было указано, что для получения разрешений от ИГПК филиала ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики» в морском порту Находка судами м/б «Мыс Поворотный» для перевозки на палубе 200 литровых бочек с нефтепродуктами (опасный груз классы 3, 9) заявителю необходимо предоставить копии свидетельств РМРС по форме 2.1.22 с перечнем разрешенных к перевозке классов опасных грузов, согласно требованиям 2.8 части VI Противопожарная защита РМРС, а также копии лицензий по перевозке опасных грузов морским транспортом.

30.01.2016 капитан судна «Мыс Поворотный» направил капитану морского порта Находка заявление на выход из морского порта. В заявлении было указано на наличие на судне «Мыс Поворотный» груза: масло в бочках М10Г2ЦС в количестве 0,603 т.

В связи с подачей заявления на выход судна из морского порта Находка службой капитана морского порта Находка была проведена проверка названного судна, капитаном судна государственным инспекторам службы капитана морского Находка были представлены следующие документы в отношении масла моторного для дизельных двигателей М-10Г2ЦС: паспорт качества № 15025887,

подтверждающий соответствие масла моторного Техническому регламенту Таможенного союза ТР ТС 030/2012, ГОСТ 12337- 84 изм.1-7; паспорт безопасности химической продукции РПБ № 84035624-02-37988 от 08.05.2015, согласно которому масло моторное является умеренно опасной продукцией по воздействию на организм, при попадании внутрь малотоксично, может загрязнять окружающую среду, относится к 4 классу опасности по степени воздействия на организм, к 3 классу опасности - при образовании масляного тумана.

В соответствии с п.п. 14.4, 14.5 паспорта безопасности продукции РПБ № 84035624-02-37988 от 08.05.2015 масло моторное М-10Г2ЦС не классифицируется как опасное по ГОСТ 19433-88, по Рекомендациям ООН по перевозке опасных грузов. В разделе 5 паспорта безопасности продукции РПБ № 84035624-02-37988 от 08.05.2015 указано, что температура вспышки, определяемая в открытом тигле, в пределах 200- 220 °С.

Несмотря на указанные, предоставленные ООО «Наяда» документы в отношении масла моторного, при проведении осмотра судна государственным инспектором <...> на грузовом плане судна «Мыс Поворотный» были проставлены следующие отметки: отметка об отнесении масла моторного, как загрязнителя окружающей среды, к грузу 9 класса опасности, отметка о запрете перевозки масла. Данные отметки заверены подписью и отпечатком печати названного государственного инспектора.

Из акта № 01/2016 от 30.01.2016, составленного комиссией ООО «Наяда» следует, что государственный инспектор портового контроля <...>, рассмотрев заявление капитана судна «Мыс Поворотный» на выход судна из морского порта Находка с приложенными документами, отказал в приеме и регистрации заявления капитана судна на выход из порта в связи с отнесением инспектором <...> масла моторного марки М-10Г2ЦС к опасному грузу 9 класса опасности и запретом перевозки указанного масла.

В судовом журнале судна «Мыс Поворотный» 30.01.2016 в 20 час. 45 мин. сделаны записи о том, что ИГПП порта Находка в лице старшего смены <...> запретил произвести доставку 3 бочек масла моторного М-10Г2ЦС на т/х «Budapest Express» на основании запрета инспектора <...>, о необходимости выгрузить бочки с маслом на причал.

Согласно судовому журналу судна «Мыс Поворотный» 31.01.2016 после выгрузки масла с судна получено разрешение на отход в порт Восточный.

Из письма Приморского отделения Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства от 01.02.2016 № 171-340-С-20844 следует, что масло моторное с температурой вспышки выше 60°С не является опасным грузом в соответствии с положениями п. 2.3.1.2 Международного кодекса морской перевозки опасных грузов, то есть, при его перевозке в бочках не требуется наличие свидетельства РС формы 2.1.22.

Согласно письму ОАО «ДНИИМФ» от 18.02.2016 № 23-3/3/069 нефтепродукты в зависимости от их свойств на основании результатов соответствующего испытания могут быть отнесены к классам опасности 3 или 9; при этом отнесение к 3 классу опасности производится по температуре вспышки жидкости, если температура вспышки ниже 60°С присваивается класс опасности 3, к 9 классу опасности могут быть отнесены вещества, имеющие температуру вспышки от 60°С

до 90°C, или являющиеся загрязнителями моря.

В паспорте безопасности № 84035624- 02-37988 указана температура вспышки 210°C в открытом тигле (примерно 205°C в закрытом тигле), следовательно, по температуре вспышки данное вещество не может быть отнесено ни к 3, ни к 9 классу опасности, кроме того, в паспорте безопасности № 84035624-02-37988 прямо указано на то, что масло моторное не классифицировано как опасный груз по нормам ГОСТ 19433-88, не имеет соответствующего номера ООН, не является загрязнителем моря.

Согласно письму ОАО «ДНИИМФ» от 14.04.2016 № 23-3/3/146 паспорт безопасности материала № 84035624-02-37988 разработан с учетом требований, в том числе, Федерального Закона Российской Федерации от 27.12.2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании», ГОСТ 30333-2007, ГОСТ 32424-2013, распоряжение Правительства Российской Федерации № 2753-р от 30.12.2015 не распространяет свое действие на морскую перевозку грузов, поскольку применяется лишь в отношении правил захоронения грунтов, извлеченных при проведении дноуглубительных работ и размещаемых в морских водах на подводных отвалах грунта.

В соответствии с подп. 28 п. 1 ст. 12 Федерального Закона Российской Федерации от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» погрузочно-разгрузочная деятельность применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте, в морских портах подлежит лицензированию.

В постановлении Правительства Российской Федерации от 06.03.20012 № 193 «О лицензировании отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном транспорте» установлено, что деятельность по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом опасных грузов, осуществляемая юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями (далее - перевозки опасных грузов) подлежит лицензированию.

Согласно п. 1 ст. 151 КТМ РФ в случае, если груз, легко воспламеняющийся, взрывчатый или опасный по своей природе, сдан под неправильным наименованием и при приеме груза перевозчик не мог посредством наружного осмотра удостовериться в его свойствах, такой груз может быть в любое время в зависимости от обстоятельств выгружен, уничтожен или обезврежен перевозчиком без возмещения отправителю убытков.

В соответствии с п. 2 ст. 26 Закона о морских портах опасными грузами являются грузы, которые в силу присущих им физико-химических свойств и (или) иных особенностей при перевозке, перевалке и хранении могут создавать угрозу для жизни или здоровья человека, нанести вред окружающей среде, привести к повреждению или уничтожению материальных ценностей.

Классификация опасных грузов, транспортируемых на морском транспорте, регламентируется ГОСТ 19433-88, международными конвенциями.

Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (далее МК МПОГ) является международным документом, регламентирующим морскую перевозку опасных грузов.

В правиле 1 приложения III главы 1.1 МК МПОГ указано, что под вредными веществами понимаются такие вещества, которые определены как загрязнители моря.

В соответствии с классом опасности и составом опасных грузов им присваиваются номера ООН и надлежащие транспортные наименования (п. 2.0.2.1 МК МПОГ).

В силу п. 2.0.2.7 МК МПОГ вещества или изделия, не указанные конкретно по наименованию в Перечне опасных грузов, должны быть отнесены к обобщенному или не указанному конкретно надлежащему транспортному наименованию.

В главе 2.9 МК МПОГ перечислены прочие опасные вещества и изделия (класс 9), в том числе, № ООН 3082 – вещество, опасное для окружающей среды.

Согласно п. 2.10.2.1 главы 2.10 «Загрязнители моря» МК МПОГ вещества, являющиеся вредными для морской среды (загрязнители моря) должны перевозиться согласно положениям Приложения III МАРПОЛ 73/78 с поправками.

В ст. 2.10.2.6 главы 2.10 «Загрязнители моря» МК МПОГ указано, что, при наличии утверждения компетентного органа вещества, материалы или изделия, идентифицированные как загрязнители моря в данном кодексе, но которые более не отвечают критериям определения загрязнителя моря, не должны перевозиться в соответствии с положениями данного кодекса, применяемыми к загрязнителям моря.

В части 7 «Положения, касающиеся транспортных операций» МК МПОГ содержится перечень компетентных органов Российской Федерации, к которым отнесен, в том числе, Российский Морской Регистр Судоходства, Центральный научно-исследовательский институт Морского флота.

Одним из приложений к МП МПОГ является свидетельство по форме 2.1.22 о пригодности судна для перевозки опасных грузов.

Согласно правилу 19 главы II «конструкция – противопожарная защита, обнаружение и тушение пожара» Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года администрация должна обеспечить судно соответствующим документом, подтверждающим, что его конструкция и оборудование соответствуют требованиям данного правила.

В силу правила 1 главы VI «Перевозка грузов» Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года правила данной главы применяются к перевозке грузов (за исключением жидкостей наливом, газов наливом и тех видов перевозки, которые охвачены другими главами), которые, вследствие их особой вредности для судов и людей на борту, могут потребовать специальной предосторожности на всех судах, к которым применяются настоящие правила, и к грузовым судам валовой вместимостью менее 500 рег.т. Однако, для грузовых судов валовой вместимостью менее 500 рег.т Администрация, если она считает, что защищенный характер и условия рейса таковы, что делают излишним применение любых специальных требований частей А или В данной главы, может принять другие надлежащие меры с тем, чтобы обеспечить требуемый уровень безопасности для этих судов.

В главе II приложения I «Правила предотвращения загрязнения нефтью» к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (далее МАРПОЛ 73/78) предусмотрено, что запрещается любой сброс в море нефти или нефтесодержащей смеси с судов, к которым применяется настоящее Приложение, за исключением случаев, когда соблюдаются одновременно все следующие условия: а) с нефтяного танкера, за исключением случаев, предусмотренных в подпункте (b) данного пункта: (i) танкер находится вне пределов особого района; (ii) танкер находится на расстоянии более 50 морских миль от ближайшего берега; (iii) танкер находится в пути; (iv) мгновенная интенсивность сброса нефти не превышает 30 литров на морскую милю; (v) общее количество сброшенной с существующих танкеров в море нефти не превышает 1/15000 общего количества данного вида груза, частью которого является остаток, а с новых танкеров - 1/30000 общего количества данного вида груза, частью которого является остаток; (vi) на танкере находятся в действии система автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти и отстойный танк, требуемый правилом 15 данного Приложения; б) с судна валовой вместимостью 400 рег.т и более, не являющегося нефтяным танкером, а также из льял машинных помещений нефтяного танкера, за исключением льял отделения грузовых насосов, если только стоки машинных льял не смешаны с остатками нефтяного груза: (i) судно находится вне пределов особого района; (ii) судно находится в пути; (iii) содержание нефти в стоке без его разбавления не превышает 15 частей на миллион; (iv) на судне находится в действии оборудование, требуемое правилом 16 данного Приложения.

В силу правила 1.1 Приложения III к МАРПОЛ 73/78 для целей настоящего Приложения «вредными веществами» являются вещества, которые определены как загрязнители моря в Международном кодексе морской перевозке опасных грузов (МК МПОГ).

ГОСТ 19433-88 распространяет свое действие на опасные грузы и устанавливает: классификацию; номенклатуру показателей и критерии для отнесения грузов к опасным и их классификации; методы определения показателей для классификации опасных грузов; маркировку и правила ее нанесения на грузовые единицы с опасными грузами, в том числе поставляемыми на экспорт.

В соответствии с разделом 1.2. «Показатели и критерии классификации опасных грузов» ГОСТ 19433-88 к опасным грузам относятся: к опасным грузам класса 1: взрывчатые вещества; взрывчатые изделия; пиротехнические вещества, составы и изделия; к опасным грузам класса 2: газы (в том числе растворенные под давлением), т. е. вещества, абсолютное давление паров которых при температуре 50°C не менее 300 кПа (кгс/см²) или критическая температура которых менее 50°C; к опасным грузам класса 3: легковоспламеняющиеся жидкости, т. е. жидкости, температура вспышки которых не более 61°C в закрытом тигле; к опасным грузам класса 4: легковоспламеняющиеся твердые вещества, самовозгорающиеся вещества, вещества, выделяющие воспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой; к опасным грузам класса 5: окисляющие вещества, органические пероксиды; к опасным грузам класса 6: ядовитые вещества, инфекционные вещества; к опасным грузам класса 7: радиоактивные материалы, удельная активность которых более 70 кБк/кг (2 нКи/г); к опасным грузам класса 8: едкие вещества или их водные растворы, которые при непосредственном контакте вызывают видимый некроз кожной ткани животных (белых крыс) за период не

более 4 ч, и (или) коррозионные вещества и их водные растворы, вызывающие коррозию стальной (сталь марки Ст3) или алюминиевой (алюминий марки А6) поверхности со скоростью не менее 6,25 мм в год при температуре 55°C; к опасным грузам класса 9: относятся грузы, не отнесенные к классам 1-8.

Согласно п. 1.2.9.3 ГОСТ 19433-88 к категории 912 класса 9 опасных грузов относятся жидкости с температурой вспышки более 61°C, но не более 90°C.

Таким образом, как следует из анализа вышеуказанных положений законодательства, наличие свидетельства РМРС по форме 2.1.22, лицензии на перевозку опасных грузов морским транспортом необходимо лишь при осуществлении такой деятельности в отношении опасных грузов, как они определены в приведенных правовых актах.

Нормами вышеуказанных международных конвенций предусматривается, что к опасными относятся вещества, являющиеся загрязнителями моря, Однако, при этом, в положениях данных конвенций, в том числе, в п. 2.10.2.6 МК МПОГ содержится оговорка о том, что вещества, материалы или изделия, идентифицированные как загрязнители моря, но которые больше не отвечают критериям определения загрязнителя моря или сильного загрязнителя моря, не должны перевозиться в соответствии с положениями данного кодекса, применяемыми к загрязнителям моря.

Из письма от 01.02.2016 № 171- 340-С-20844 Приморского отделения Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства, являющегося согласно части 7 МК МПОГ компетентным органом Российской Федерации в целях данной конвенции, следует, что масло моторное не является опасным грузом в соответствии с положениями МК МПОГ, то есть, при его перевозке в бочках не требуется наличие свидетельства РС формы 2.1.22.

Кроме того, в п.п. 14.4, 14.5 паспорта безопасности продукции РПБ № 84035624-02-37988 от 08.05.2015 установлено, что масло моторное М- 10Г2ЦС не классифицируется как опасное по ГОСТ 19433-88, по Рекомендациям ООН по перевозке опасных грузов.

Масло моторное М-10Г2ЦС не может быть отнесено к опасным грузам по нормам ГОСТ 19433-88, поскольку данным ГОСТ установлены определенные критерии для отнесения жидкостей к опасным грузам, одним из таких обязательных критериев является температура вспышки. Так, жидкости, температура вспышки которых не более 61°C в закрытом тигле относятся к 3 классу опасности, а жидкости с температурой вспышки более 61°C, но не более 90°C относятся к 9 классу опасности.

Доказательствами по делу подтверждено то обстоятельство, что температура вспышки масла моторного М-10Г2ЦС составляет 200-220°C, в силу данных физических характеристик указанный груз не может быть отнесен к грузу 9 класса опасности по ГОСТ 19433-88.

Данный вывод подтверждается паспортом безопасности продукции РПБ № 84035624-02-37988 от 08.05.2015, письмами от 01.02.2016 №171-340-С-20844 Приморского отделения Дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства, от 18.02.2016, 14.04.2016 ОАО «ДНИИМФ», являющимися

субъектами, компетентными в области осуществления морской перевозки опасных грузов.

Вышеприведенными положениями действующего законодательства подтверждается то, что спорный груз не может быть отнесен к опасным грузам в силу его технических характеристик.

При таких условиях груз, заявленный к транспортировке на судне «Мыс Поворотный» при подаче 30.01.2016 заявления капитана на выход из порта Находка, не может быть отнесен к опасным грузам, для перевозки которых необходимо наличие соответствующей лицензии, свидетельства РМРС по форме 2.1.22.

Таким образом, отнесение отгруженного на судно «Мыс Поворотный» в соответствии с заявлением капитана судна от 30.01.2016 масла моторного М-10Г2ЦС к опасным грузам является необоснованным, а установление в письме капитана порта от 28.01.2016 № 21-2/177, направленном в адрес ООО «Наяда», требования о необходимости представления для получения разрешения для перевозки на палубе судна 200 литровых бочек с указанным маслом моторным свидетельства РМРС по форме 2.1.22 и лицензии на перевозку опасных грузов морским транспортом – незаконным, не соответствующим законодательству РФ.

Рассматриваемые действия повлекли необоснованное препятствование в осуществлении ООО «Наяда» деятельности на товарном рынке грузовых перевозок масла моторного для дизельных двигателей в бочках в связи с предъявлением не предусмотренного законодательством требования о предоставлении свидетельств РМРС по форме 2.1.22 и лицензии на перевозку опасных грузов морским транспортом, что нарушает часть 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции.

Субъектом ответственности, предусмотренной частью 1 статьи 14.9 КоАП РФ, является соответствующее должностное лицо органа власти (государственного органа или органа местного самоуправления), действия (бездействие), акты (решения) которого привели к нарушению органом власти антимонопольного законодательства, установленного решением антимонопольного органа.

В соответствии со статьей 2.4 КоАП РФ должностным лицом является лицо, имеющее в силу своего статуса возможность совершения действий и принятия решений, порождающих правовые последствия для физических и юридических лиц, не находящихся в служебной зависимости от этого лица. Эти действия и решения приводят к возникновению, изменению или прекращению тех или иных правоотношений.

В соответствии с п. 1 ст. 74 КТМ РФ капитан морского порта осуществляет возложенные на него КТМ РФ, другими федеральными законами, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации административно-властные полномочия в морском порту.

На капитана морского порта возлагается осуществление, в том числе, следующих функций: контроль за соблюдением требований, касающихся порядка захода судов в порт и выхода их из порта; оформление прихода судов в морские порты и выхода их из морских портов (ст. 76 КТМ РФ).

В силу ст. 78 КТМ РФ 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.

Согласно п.п. 1-3 ст. 79 КТМ РФ государственный портовый контроль за судами, находящимися в морском порту, за судами, выходящими в море, и ведение централизованного учета такого контроля осуществляются капитаном морского порта в целях проверки наличия судовых документов, соответствия основных характеристик судов судовым документам и выполнения требований, касающихся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов, в том числе документов, удостоверяющих наличие предусмотренного международными договорами Российской Федерации, законодательством Российской Федерации страхования или иного финансового обеспечения гражданской ответственности за ущерб от загрязнения либо другой причиненный судном ущерб. В случае отсутствия судовых документов или наличия достаточных оснований полагать, что судно не удовлетворяет требованиям безопасности мореплавания, капитан морского порта подвергает судно осмотру. В целях проверки устранения недостатков, выявленных в ходе осмотра судна, капитан морского порта проводит контрольный осмотр судна.

Как предусмотрено в п. 1 ст. 80 КТМ РФ, каждое судно до выхода из морского порта обязано получить разрешение капитана морского порта на выход из морского порта. Капитан морского порта имеет право отказать в выдаче разрешения на выход судна из морского порта в случае: 1) непригодности судна к плаванию, нарушения требований к загрузке, снабжению судна, комплектованию экипажа судна или наличия других недостатков судна, создающих угрозу безопасности его плавания, жизни или здоровью находящихся на судне людей либо угрозу причинения ущерба морской среде; 2) нарушения требований, предъявляемых к судовым документам; 3) предписания санитарно-карантинной и миграционной служб, таможенных, пограничных органов федеральной службы безопасности и других уполномоченных на то государственных органов; 4) неуплаты установленных портовых сборов.

Отношения, возникающие из торгового мореплавания в морских портах в Российской Федерации (далее также - морские порты), порядок строительства, открытия, закрытия морских портов, порядок осуществления в них деятельности, в том числе оказания услуг, а также основы государственного регулирования деятельности в морских портах регулируются положениями Федерального Закона Российской Федерации от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее Закон о морских портах).

В п. 1 ст. 8.1 Закона о морских портах предусмотрено, что в целях обеспечения соблюдения в морском порту требований, установленных в соответствии с международными договорами Российской Федерации, настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации в области торгового мореплавания, транспортной безопасности, охраны окружающей среды, санитарно-эпидемиологического благополучия населения, ветеринарии, карантина растений, охраны труда и безопасности гидротехнических сооружений морских портов, уполномоченными

федеральными органами исполнительной власти и капитанами морских портов (далее - органы государственного контроля (надзора)) осуществляется государственный контроль (надзор) согласно их компетенции в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Капитан морского порта осуществляет возложенные на него данным Федеральным законом, другими федеральными законами, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации административно-властные полномочия в морском порту. Капитан морского порта является должностным лицом, возглавляет службу капитана морского порта, входящую в состав администрации морских портов, непосредственно подчиняется федеральному органу исполнительной власти, осуществляющему функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере морского транспорта, и действует на основании положения о капитане морского порта, утвержденного федеральным органом исполнительной власти в области транспорта. Функции капитана морского порта осуществляются капитаном морского порта или по его поручению должностными лицами службы капитана морского порта (п.п. 1, 2 ст. 10 Закона о морских портах).

Согласно п. 5 ст. 11 Закона о морских портах капитан морского порта, в том числе, руководит мероприятиями по предотвращению загрязнения акватории 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 и ликвидации последствий такого загрязнения.

Администрация морских портов осуществляет организационное, материально-техническое и финансовое обеспечение исполнения капитанами морских портов функций, предусмотренных данным Федеральным законом, другими федеральными законами, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, а также оказывает услуги в морском порту пользователям в соответствии с требованиями данного Федерального закона (ст. 12.1 Закона о морских портах).

Приказом Минтранса России от 17.02.2014 № 39 утверждено Положение о капитане морского порта (далее Положение о капитане морского порта).

В силу п. 14 Положения о капитане морского порта в соответствии со ст. 76 КТМ РФ на капитана морского порта возлагается осуществление, в том числе, следующих функций: контроль за соблюдением международных договоров Российской Федерации, относящихся к торговому мореплаванию, и законодательства Российской Федерации о торговом мореплавании; контроль за соблюдением требований, касающихся порядка захода судов в порт и выхода их из порта.

В соответствии с подп. 5 п. 15 Положения о капитане морского порта капитан морского порта руководит мероприятиями по предотвращению загрязнения акватории 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 и ликвидации последствий такого загрязнения.

Согласно п. 17 Положения о капитане морского порта в целях осуществления

функций, установленных Законом о морских портах, КТМ РФ, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, капитан морского порта издает акты ненормативного характера, подлежащие исполнению капитанами судов и лицами, которые находятся и (или) осуществляют деятельность в морском порту и которым указанные акты адресованы.

В п.п. 19, 20 Положения о капитане морского порта указано, что акты, указанные в п. 17 данного Положения, издаются капитаном морского порта или лицом, замещающим капитана морского порта, на бумажном носителе и публикуются в информационно-телекоммуникационной сети Интернет на официальном сайте соответствующей администрации морских портов, а в случае если в акте указаны конкретные лица и/или организации, также направляются в адрес этих лиц и организаций по почте и/или электронной почте (при наличии). Распоряжения капитана морского порта по относящимся к его полномочиям вопросам обеспечения безопасности мореплавания и порядка в морском порту обязательны для всех находящихся в морском порту судов, организаций и граждан.

В соответствии с п.п. 60, 61 приказа Минтранса России от 20.08.2009 № 140 «Об утверждении Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним» при наличии недостатков, являющихся основанием для отказа в выдаче разрешения на выход судна из морского порта, капитан морского порта оформляет письменное извещение об отказе в выдаче разрешения на выход судна из морского порта, в котором указывает недостатки, препятствующие выдаче разрешения на выход судна из морского порта, а также порядок их устранения. Контрольный осмотр судна проводится капитаном морского порта либо уполномоченным им должностным лицом с целью проверки устранения недостатков, препятствующих выдаче разрешения на выход судна из морского порта.

Из совокупного анализа вышеуказанных положений КТМ РФ, Закона о морских портах, Положения о капитане морского порта, приказа Минтранса России № 140 от 20.08.2009 следует, что капитан морского порта в целях осуществления предоставленных ему административно-властных полномочий в морском порту вправе издавать акты, в том числе, распоряжения об отказе в выдаче разрешения на выход судна из морского порта.

При этом, положениями КТМ РФ, Закона о морских портах, Положения о капитане морского порта, приказа Минтранса России № 140, приказа Минтранса России № 140 от 20.08.2009 также предусмотрено, что полномочия по осуществлению контрольных функций в морском порту могут осуществляться, в том числе, должностными лицами службы капитана морского порта.

Установленное должностными лицами службы капитана морского порта в ходе проведения контрольного осмотра судна обстоятельство наличия вышеуказанных, относящихся к сфере контроля службы капитана порта недостатков являлось, в случае обоснованного, правомерного установления таких недостатков, основанием для принятия капитаном порта решения об отказе в выдаче разрешения на выход судна из порта.

Таким образом, капитан порта, а также иные должностные лица службы капитана порта являются лицами, на которые распространяется действие части 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции.

Следовательно, указанные лица являются субъектами ответственности, предусмотренной частью 1 статьи 14.9 КоАП РФ, при совершении действий, недопустимых в соответствии с частью 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции.

Несмотря на то обстоятельство, что на отказ в выходе судна «Мыс Поворотный» из порта не было прямо указано в письме капитана порта № 21-2/177, сведения данного письма, факта направления данного письма ООО «Наяда» необходимо рассматривать в совокупности с последующими действиями должностных лиц службы капитана морского порта Находка, выразившимися, в том числе, в проставлении отметок об отнесении груза к 9 классу опасности, о запрете перевозки спорного масла, поскольку данные действия корреспондируют с требованиями письма о необходимости предоставления ООО «Наяда» лицензии, свидетельств. В связи с этим запрет перевозки масла моторного расценивается, как связанный с применением требований письма капитана морского порта Находка № 21-2/177 от 28.01.2016.

Данный вывод подтвержден решением Арбитражного суда Приморского края от 28.11.2016 по делу № А51-2461/2016, оставленным без изменения постановлением Пятого арбитражного суда от 10.03.2017, постановлением АС ДВО от 25.06.2017 и Определением ВС РФ от 07.11.2017.

При указанных обстоятельствах должностным лицом, совершившим действие, недопустимое в соответствии с частью 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции, является <...>, замещавший должность капитана порта Находка, установивший в письме от 28.01.2016 № 21/177, направленном в адрес ООО «Наяда», незаконного требования о необходимости представления для получения разрешения для перевозки на палубе судна «Мыс Поворотный» 200 литровых бочек с маслом моторным М-10Г2ЦС_свидетельства РМРС по форме 2.1.22 и лицензии на перевозку опасных грузов морским транспортом, повлекшее необоснованное препятствование в осуществлении ООО «Наяда» деятельности на товарном рынке грузовых перевозок масла моторного для дизельных двигателей в бочках.

Таким образом, <...> является надлежащим субъектом правонарушения, предусмотренного частью 1 статьи 14.9 КоАП РФ.

Субъективная сторона правонарушения, предусмотренного частью 1 статьи 14.9 КоАП РФ, характеризуется как умыслом, так и неосторожностью, административная ответственность, предусмотренная данной статьей, не дифференцирована в зависимости от формы вины.

<...> вину в совершении правонарушения не признает, считает, что не препятствовал в осуществлении ООО «Наяда» перевозки масла моторного для двигателей, Обществу необходимо было выгрузить бочки, указывая, что требование о предоставлении лицензии на перевозку опасных грузов морским транспортом является законным, так как масло моторное М-10Г2ЦС является опасным грузом.

Довод <...> в обоснование отсутствия вины отклоняется как несоответствующий законодательству РФ, незаконность требования о необходимости представления для получения разрешения для перевозки на палубе судна «Мыс Поворотный» 200 литровых бочек с маслом моторным М-10Г2ЦС лицензии на перевозку опасных грузов морским транспортом установлена судебными актами по делу № А51-

2461/2016.

Субъективная сторона правонарушения, совершенного <...>, выражается в неосторожности, поскольку он в силу своего правового статуса при совершении рассматриваемых действий обязан и способен был предвидеть наступление негативных последствий для конкуренции.

Обстоятельств, препятствующих соблюдению правила и нормы, за нарушение которых КоАП РФ предусмотрена административная ответственность, то есть препятствующих осуществлению своих полномочий в соответствии с требованиями федеральных законов и доказательств принятия всех зависящих от него мер по их соблюдению при рассмотрении дела не установлено.

Указанные обстоятельства свидетельствует о наличии субъективной стороны правонарушения - вины <...> в совершении вменяемого ему правонарушения.

Таким образом, фактические обстоятельства дела (доказательства) свидетельствуют о наличии состава административного правонарушения, предусмотренного частью 1 статьи 14.9 КоАП РФ, в рассматриваемом действии, совершенном <...> при исполнении своих должностных полномочий.

Из материалов дела не усматривается основания для освобождения <...> от административной ответственности, предусмотренной частью 1 статьи 14.9 КоАП РФ, на основании статьи 2.9 КоАП РФ.

В соответствии с частью 6 статьи 4.5. КоАП РФ срок давности привлечения к административной ответственности за административное правонарушение, предусмотренное [статьей 14.9](#) настоящего Кодекса, начинается со дня вступления в силу решения комиссии антимонопольного органа, которым установлен факт нарушения антимонопольного [законодательства](#) Российской Федерации.

Срок давности привлечения к административной ответственности за административное правонарушение, предусмотренное частью 1 статьи 14.9, исчисляется с момента изготовления решения антимонопольного органа в полном объеме (пункт 10.1 постановления Пленума ВАС РФ от 30.06.2008 № 30).

Таким образом, настоящее дело возбуждено и рассматривается в пределах срока давности привлечения к административной ответственности, предусмотренной частью 6 статьи 14.9 КоАП РФ, так как срок давности привлечения к административной ответственности по административному делу № 2А/08-2018 исчисляется с 30 июня 2017 года (с даты изготовления решения Приморского УФАС России по делу № 2/08-2016 в полном объеме) и истекает 30 июня 2018 года.

В соответствии с общими правилами назначения административного наказания административное наказание за совершение административного правонарушения назначается в пределах, установленных законом, предусматривающим ответственность за данное административное правонарушение, в соответствии с [Кодексом](#) Российской Федерации об административных правонарушениях ([часть 1 статьи 4.1](#) КоАП РФ).

Учитывая отсутствие отягчающего административную ответственность

обстоятельства, возможно в данном случае применить меру ответственности в пределах минимальной санкции, установленной частью 1 статьи 14.9 КоАП РФ в виде наложения административного штрафа в размере 15 000 рублей.

Руководствуясь статьями 2.4, 4.1 (часть 1), 23.48, 29.9, 29.10 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ),

ПОСТАНОВИЛ:

1. Признать <...>, замещавшего должность капитана морского порта Находка филиала ФГБУ «Администрация морских портов Приморского края и Восточной Арктики» совершившим действие, недопустимое в соответствии с частью 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции, ответственность за которое предусмотрена частью 1 статьи 14.9 КоАП РФ.

2. Наложить на <...> административный штраф в размере 15 000 (пятнадцати тысяч) рублей.

В соответствии с частью 1 статьи 32.2 КоАП РФ штраф должен быть уплачен не позднее 60 дней со дня вступления постановления о наложении штрафа в законную силу.

Согласно части 4 статьи 32.2 КоАП РФ копию документа, свидетельствующего об уплате административного штрафа, лицо, привлеченное к административной ответственности, направляет должностному лицу, вынесшему постановление (факс: (423) 2412-766).

При отсутствии документа, свидетельствующего об уплате административного штрафа, по истечении тридцати дней со срока, указанного в ч. 1. ст. 32.2 КоАП РФ, должностное лицо, вынесшее постановление, согласно ч. 5 ст. 32.2 КоАП РФ направляет соответствующие материалы судебному приставу-исполнителю для взыскания суммы административного штрафа в порядке, предусмотренном федеральным законодательством.

Согласно части 1 статьи 20.25 КоАП РФ неуплата административного штрафа в срок влечет наложение административного штрафа в двукратном размере суммы неуплаченного штрафа.

В соответствии с частью 3 статьи 30.1 и частью 1 статьи 30.3 КоАП РФ постановление по делу об административном правонарушении может быть обжаловано вышестоящему должностному лицу либо в суд по месту рассмотрения дела (во Фрунзенский районный суд г. Владивостока) в течение 10 суток со дня вручения или получения копии постановления.

Согласно части 1 статьи 31.1 КоАП РФ постановление по делу об административном правонарушении вступает в законную силу после истечения срока, установленного для обжалования постановления по делу об административном правонарушении, если указанное постановление не было обжаловано или опротестовано.

Частью 2 статьи 31.5 КоАП РФ предусмотрено, что с учетом материального

положения лица, привлеченного к административной ответственности, уплата административного штрафа может быть рассрочена судьей, органом, должностным лицом, вынесшими постановление, на срок до трех месяцев.

Заместитель руководителя

<...>