



ВЕРХОВНЫЙ СУД РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Дело № АКПИ26-213

РЕШЕНИЕ ИМЕНЕМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

г. Москва

29 июня 2026 г.

Верховный Суд Российской Федерации в составе
председательствующего
судьи Верховного Суда
Российской Федерации
судей Верховного Суда
Российской Федерации

Хаменкова В.Б.,

Бугакова О.А.,

Корнелюк Е.С.

при секретаре

Самылкиной Ю.В.

с участием прокурора

Слободина С.А.,

рассмотрев в открытом судебном заседании административное дело по административному исковому заявлению Попова Бориса Германовича об оспаривании абзаца первого пункта 5, подпункта 3 пункта 5, абзаца первого пункта 6, абзаца второго подпункта 7 пункта 6, абзаца четвертого подпункта «а» подпункта 7 пункта 6 требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры морского и речного транспорта, не подлежащих категорированию, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 10 октября 2020 г. № 1651,

установил:

постановлением Правительства Российской Федерации от 10 октября 2020 г. № 1651 (далее также – Постановление № 1651) утверждены требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры морского и

речного транспорта, не подлежащих категорированию (далее также – Требования).

Нормативный правовой акт 15 октября 2020 г. размещен на «Официальном интернет-портале правовой информации» (<http://pravo.gov.ru>) и опубликован 19 октября 2020 г. в Собрании законодательства Российской Федерации.

Согласно взаимосвязанным положениям абзаца первого и подпункта 3 пункта 5 Требований субъекты транспортной инфраструктуры, в том числе администрация бассейна внутренних водных путей, а также капитан морского порта во взаимодействии с организацией, осуществляющей управление государственным имуществом в морском порту, обязаны образовать (сформировать) и (или) привлечь для защиты объекта транспортной инфраструктуры (группы объектов транспортной инфраструктуры) в случаях, предусмотренных Требованиями, подразделения транспортной безопасности, включающие в себя группы из числа работников подразделений транспортной безопасности, специально оснащенные, мобильные, круглосуточно выполняющие свои задачи по реагированию на подготовку совершения или совершение актов незаконного вмешательства в зоне транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, а также на нарушения внутриобъектового и пропускного режимов.

Пунктом 6 Требований установлено, что капитан морского порта во взаимодействии с организацией, осуществляющей управление государственным имуществом в морских портах, дополнительно к требованиям, предусмотренным пунктом 5 Требований, обязан (абзац первый): разработать, принять и исполнять внутренние организационно-распорядительные документы, направленные на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности акватории морского порта и являющиеся приложением к плану объекта транспортной инфраструктуры, в том числе (абзац первый подпункта 7): в случае формирования подразделения транспортной безопасности – положение о сформированном подразделении транспортной безопасности. В случае привлечения подразделения транспортной безопасности приложением к плану объекта транспортной инфраструктуры является копия договора о защите акватории морского порта от актов незаконного вмешательства (прилагается в течение 6 месяцев с даты утверждения плана объекта транспортной инфраструктуры) (абзац второй подпункта 7); порядок допуска транспортных средств в зону транспортной безопасности акватории морского порта, в том числе предусматривающий меры по прекращению незаконного нахождения, перемещения судов в зоне транспортной безопасности (абзацы первый и четвертый подпункта «а» подпункта 7).

Попов Б.Г., замещающий должность [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] и назначенный ответственным за обеспечение транспортной безопасности в морском порту [REDACTED], обратился в Верховный Суд Российской Федерации с административным иском о признании недействующими абзаца первого пункта 5,

подпункта 3 пункта 5, абзаца первого пункта 6, абзаца второго подпункта 7 пункта 6, абзаца четвертого подпункта «а» подпункта 7 пункта 6 (в административном иске поименован как абзац восьмой подпункта 7 пункта 6) Требований, ссылаясь на то, что они не соответствуют части 1 статьи 7 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации», пунктам 7¹, 9 статьи 1, части 2 статьи 12³ Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (далее – Федеральный закон о транспортной безопасности), статьям 21, 49, 420, пункту 1 статьи 421 Гражданского кодекса Российской Федерации, статье 22 Трудового кодекса Российской Федерации. По мнению административного истца, оспариваемые нормы являются противоречивыми и нелогичными, не содержат четкого разграничения обязанностей правоприменителей, не отвечают принципу законодательного регулирования сферы обеспечения безопасности акватории морских портов, в отсутствие законных оснований возлагают на капитана морского порта заведомо неисполнимые обязательства о заключении договоров с подразделениями транспортной безопасности и о разработке порядка, определяющего меры по прекращению незаконного нахождения и перемещения судов в зоне транспортной безопасности.

В обоснование своего требования административный истец указал, что ввиду отсутствия четкого разграничения обязанностей капитана морского порта и организации, осуществляющей управление государственным имуществом в морском порту, создается правовая неопределенность, вследствие которой на капитана морского порта возлагаются обязанности, которые он в силу отсутствия финансирования и полномочий выполнить не может, так как в соответствии с иными нормативными правовыми актами такие полномочия и финансирование находятся у организации, осуществляющей управление государственным имуществом в морском порту. В связи с этим административный истец полагает, что нарушено его право как заместителя капитана морского порта на определенность обязательных требований, которые он как должностное лицо обязан выполнять, а также нарушен законный интерес в надлежащем исполнении обязательных требований. Кроме того, считает, что такое регулирование влечет неизбежное привлечение его как должностного лица к административной ответственности, что посягает на его право частной собственности (наложение штрафа) и право на свободу и личную неприкосновенность, так как за неисполнение Требований предусмотрен административный арест и уголовная ответственность. Также полагает, что судебная практика идет по пути, в котором вопрос реальной возможности капитана морского порта и его заместителя привлечь эффективное подразделение транспортной безопасности не исследуется. Постановлением Межрегионального территориального управления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Северо-Западному Федеральному округу он привлечен к административной ответственности по части 1 статьи 11.15.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в

связи с неисполнением капитаном морского порта [REDACTED] положений пунктов 5 и 6 Требований.

Административный ответчик Правительство Российской Федерации поручило представлять свои интересы в Верховном Суде Российской Федерации Министерству транспорта Российской Федерации (поручение от 13 мая 2026 г. № ДГ-П150-16749), которое в письменных возражениях на административный иск просило отказать в удовлетворении заявленных требований и указало, что Постановление № 1651 издано в пределах полномочий Правительства Российской Федерации, утвержденные им Требования в оспариваемой части соответствуют нормативным правовым актам, имеющим большую юридическую силу, и не нарушают прав и законных интересов административного истца.

Представитель административного истца Пономарева А.С. в судебном заседании поддержала заявленные требования, просила их удовлетворить.

В судебном заседании представитель Правительства Российской Федерации Коновалов Д.В. поддержал правовую позицию, изложенную в письменных возражениях, просил отказать в удовлетворении административного иска.

Заслушав доклад судьи Хаменкова В.Б., объяснения сторон, заключение прокурора Генеральной прокуратуры Российской Федерации Слободин С.А., полагавшего необходимым в удовлетворении заявленных требований отказать, проверив оспариваемые нормативные положения на соответствие нормативным правовым актам, имеющим большую юридическую силу, Верховный Суд Российской Федерации не находит оснований для удовлетворения административного искового заявления.

Согласно статье 5 Федерального конституционного закона от 6 ноября 2020 г. № 4-ФКЗ «О Правительстве Российской Федерации» Правительство Российской Федерации на основании и во исполнение Конституции Российской Федерации, федеральных конституционных законов, федеральных законов, указов, распоряжений и поручений Президента Российской Федерации издает постановления и распоряжения, а также обеспечивает их исполнение (часть 1). Акты Правительства Российской Федерации, имеющие нормативный характер, издаются в форме постановлений Правительства Российской Федерации (часть 2).

Отношения, возникающие в связи с обеспечением транспортной безопасности, регулируются Федеральным законом о транспортной безопасности, которым в части 1 статьи 8 закреплено, что требования по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности, предусмотренные статьей 7 данного федерального закона, для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры, для объектов транспортной инфраструктуры, не подлежащих категорированию, устанавливаются Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и

нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел. Указанные требования являются обязательными для исполнения субъектами транспортной инфраструктуры.

Реализуя предоставленные федеральным законом полномочия, Правительство Российской Федерации Постановлением № 1651 утвердило требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры морского и речного транспорта, не подлежащих категорированию.

Процедура издания, введения в действие и опубликования Постановления № 1651 соответствует положениям Указа Президента Российской Федерации от 23 мая 1996 г. № 763 «О порядке опубликования и вступления в силу актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти».

Цели, задачи и принципы обеспечения транспортной безопасности устанавливаются Федеральным законом о транспортной безопасности, который под транспортной безопасностью понимает состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, определяемые этим законом как противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий (пункты 1, 10 статьи 1, статьи 2, 3).

К объектам транспортной инфраструктуры названный закон относит технологический комплекс, включающий в себя в том числе: морские терминалы, акватории морских портов; порты, которые расположены на внутренних водных путях и в которых осуществляются посадка (высадка) пассажиров и (или) перевалка грузов повышенной опасности, судоходные гидротехнические сооружения; (подпункты «г», «д» пункта 5 статьи 1).

Целями обеспечения транспортной безопасности в силу части 1 статьи 2 поименованного закона являются устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства.

К основным задачам обеспечения транспортной безопасности Федеральный закон о транспортной безопасности в числе прочих относит разработку и реализацию требований по обеспечению транспортной безопасности и разработку и реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности (пункты 5, 6 части 2 статьи 2).

Обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры, перевозчиков, если иное не установлено Федеральным законом о транспортной безопасности и иными федеральными законами (часть 1 статья 4 Федерального закона о транспортной безопасности).

К субъектам транспортной инфраструктуры названный закон относит юридических лиц, индивидуальных предпринимателей и физических лиц, являющихся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств или использующих их на ином законном основании (пункт 9 статьи 1).

На основании результатов проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры субъекты транспортной инфраструктуры разрабатывают планы обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и не позднее трех месяцев со дня утверждения результатов оценки уязвимости направляют их на утверждение в компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности (часть 1 статьи 9 Федерального закона о транспортной безопасности).

Субъекты транспортной инфраструктуры в отношении объекта транспортной инфраструктуры, не подлежащего категорированию, и транспортного средства, разрабатывают и утверждают соответственно паспорт обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и паспорт обеспечения транспортной безопасности транспортного средства. План обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, паспорт обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, паспорт обеспечения транспортной безопасности транспортного средства, программа обеспечения транспортной безопасности эксплуатанта (транспортного средства) определяют меры, реализуемые субъектами транспортной инфраструктуры по исполнению соответствующих требований по обеспечению транспортной безопасности, предусмотренных частями 1 и 1¹ статьи 8 данного федерального закона (части 1¹ и 1² статьи 9 Федерального закона о транспортной безопасности).

Началу разработки паспорта обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, не подлежащего категорированию, и (или) транспортного средства предшествует проведение субъектом транспортной инфраструктуры обследования соответствующих объекта транспортной инфраструктуры и (или) транспортного средства, а также изучение реализуемых на них мер от угроз совершения актов незаконного вмешательства с учетом требований по обеспечению транспортной безопасности. Результаты обследования и изучения являются приложением к паспорту обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и (или) транспортного средства (часть 1⁵ статьи 9 Федерального закона о транспортной безопасности).

Реализация планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и паспортов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры осуществляется

субъектами транспортной инфраструктуры, а в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, субъектами транспортной инфраструктуры совместно с органами государственной власти или органами местного самоуправления либо исключительно органами государственной власти. Реализация планов обеспечения транспортной безопасности акваторий морского порта осуществляется капитанами морских портов (часть 4 статьи 9 Федерального закона о транспортной безопасности).

Капитан морского порта в силу частей 1, 2 статьи 10 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Федеральный закон о морских портах), статьи 74 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации 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; осуществляет возложенные на него Федеральным законом о морских портах, другими федеральными законами, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации административно-властные полномочия в морском порту. Функции капитана морского порта осуществляются капитаном морского порта или по его поручению должностными лицами службы капитана морского порта.

Капитан морского порта в числе прочих осуществляет следующие функции: обеспечивает безопасность плавания и стоянки судов в акватории морского порта и на подходах к нему; обеспечивает транспортную безопасность акватории морского порта, в том числе принимает меры по предотвращению, прекращению незаконных нахождения и передвижения морских и иных судов в акватории морского порта; информирует уполномоченные в области транспортной безопасности федеральные органы исполнительной власти об угрозе совершения или о совершении актов незаконного вмешательства в морском порту; предпринимает меры по предупреждению чрезвычайных ситуаций в морском порту, участвует в организации работ по ликвидации таких ситуаций; выполняет иные функции в соответствии с законодательством Российской Федерации (пункты 1–3, 6, 11 статьи 11 Федерального закона о морских портах, статья 76 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, подпункты 11 и 12 пункта 15 Положения о капитане морского порта, утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 9 ноября 2022 г. № 447).

Требования являются обязательными для исполнения субъектами транспортной инфраструктуры, в том числе администрациями бассейнов внутренних водных путей в отношении участков внутренних водных путей, определяемых Правительством Российской Федерации в соответствии с Федеральным законом о транспортной безопасности и отнесенных в

соответствии с частью 5 статьи 6 этого закона к объектам транспортной инфраструктуры, не подлежащим категорированию, и капитанами морских портов в отношении акваторий морских портов (пункт 4).

В пункте 5 Требований приведены обязанности субъектов транспортной инфраструктуры, в том числе администрации бассейна внутренних водных путей, а также капитана морского порта во взаимодействии с организацией, осуществляющей управление государственным имуществом в морском порту, а в пункте 6 Требований дополнительные обязанности капитана морского порта во взаимодействии с организацией, осуществляющей управление государственным имуществом в морском порту к предусмотренным в пункте 5 Требований.

Организацией, за которой закреплено государственное имущество в морских портах на праве хозяйственного ведения, является федеральное государственное унитарное предприятие «Росморпорт» (далее – ФГУП Росморпорт, Предприятие).

Уставом ФГУП Росморпорт, утвержденным распоряжением Федерального агентства морского и речного транспорта от 6 ноября 2020 г. № АП-506-р, в числе прочих к видам деятельности Предприятия отнесено участие в обеспечении транспортной безопасности акваторий морских портов, в том числе оказание услуг по обеспечению транспортной безопасности акватории морского порта; поддержание в надлежащем техническом состоянии, организация технического обслуживания, ремонт, реконструкция и новое строительство инженерно-технических средств обеспечения транспортной безопасности акваторий морских портов; разработка планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств; осуществление деятельности по защите объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (подпункты 48, 49, 53, 57 пункта 2.2).

Осуществление приведенных в оспариваемых нормах обязанностей капитаном морского порта во взаимодействии с организацией, осуществляющей управление государственным имуществом в морском порту, обусловлено закрепленными за ними федеральным законодателем полномочиями и функциями по обеспечению транспортной безопасности. Оспариваемые нормы в указанно части в полной мере согласуются с приведенными нормами закона и какой-либо правовой неопределенности, в том числе при правоприменении не содержат.

Указанное также подтверждается представленным в материалы дела административным истцом Механизмом взаимодействия при реализации капитаном морского порта [] и ФГУП Росморпорт требований по обеспечению транспортной безопасности акватории морского порта [] (далее – Механизм взаимодействия), подписанным директором Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП Росморпорт и капитаном морского порта [] (л.д. 66–68).

Из указанного механизма взаимодействия следует, что он разработан с целью защиты акватории морского порта от актов незаконного вмешательства;

организации эффективного взаимодействия между капитаном морского порта и Предприятием при выполнении Требований; координации деятельности в ходе планирования и выполнения мероприятий, направленных на обеспечение транспортной безопасности акватории морского порта; повышения эффективности своевременного выявления и предотвращения угроз совершения актов незаконного вмешательства в акватории морского порта; обеспечения постоянного действующего оперативного и текущего обмена информацией о принимаемых мерах и решениях в интересах обеспечения транспортной безопасности акватории морского порта.

Следовательно, пункты 5 и 6 Требований в оспариваемой части изложены понятным и доступным образом, отвечают критериям правовой определенности, ясности и недвусмысленности правовой нормы, не допускают неоднозначного толкования при их применении, а потому не могут расцениваться как нарушающие права административного истца.

По существу, требования административного истца сводятся к изменению оспариваемых норм и определению иного (целесообразного с его точки зрения) правового регулирования спорных отношений, что недопустимо, поскольку федеральным законодателем полномочия по установлению требований по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), отнесены к дискреционным полномочиям Правительства Российской Федерации. Иное повлекло бы неизбежность вмешательства в целесообразность принимаемых решений.

Субъект транспортной инфраструктуры или перевозчик определяет персонал субъекта транспортной инфраструктуры или перевозчика, непосредственно связанный с обеспечением транспортной безопасности, а также лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры, на объекте транспортной инфраструктуры, транспортном средстве. Защита объектов транспортной инфраструктуры, подлежащих охране подразделениями ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта, от актов незаконного вмешательства предусматривает защиту таких объектов от противоправных посягательств и осуществляется указанными подразделениями, являющимися подразделениями транспортной безопасности (части 4¹, 8 статьи 4 Федерального закона о транспортной безопасности).

Под подразделениями транспортной безопасности Федеральный закон о транспортной безопасности понимает осуществляющие защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (в том числе на основании договора с субъектом транспортной инфраструктуры) подразделения ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта и (или) аккредитованные для этой цели в установленном порядке юридические лица (пункт 7¹ статьи 1).

В связи с этим закрепленная в подпункте 3 пункта 5 Требований обязанность образовать (сформировать) и (или) привлечь для защиты объекта транспортной инфраструктуры (группы объектов транспортной

инфраструктуры) в случаях, предусмотренных Требованиями, подразделения транспортной безопасности соответствует приведенным нормам закона.

Вопреки утверждениям административного истца данная норма не содержит положений, предписывающих капитану морского порта заключить договор, а указывает на обязанность образовать (сформировать) и (или) привлечь подразделения транспортной безопасности.

Какой-либо правовой неопределенности данная норма не содержит, правильно понимается участниками правоотношений, что также следует из Механизма взаимодействия, в котором формированию подразделения транспортной безопасности посвящен соответствующий раздел.

ФГУП Росморпорт, как следует из пояснений Правительства Российской Федерации, аккредитовано в качестве подразделения транспортной безопасности на защиту акваторий морских портов от актов незаконного вмешательства.

Утверждение административного истца об отсутствии источников финансирования и полномочий капитана морского порта на подписание соответствующих договоров в указанных целях не может быть признано состоятельным.

Из приведенных выше положений Федерального закона о морских портах, Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, Федерального закона о транспортной безопасности следует, что капитан морского порта является должностным лицом с возложенными на него законодательством Российской Федерации обязанностями по реализации планов обеспечения транспортной безопасности акваторий морского порта, возглавляет службу капитана морского порта, входящую в состав администрации морских портов, осуществляющей в соответствии с частью 3 статьи 12¹ Федерального закона о морских портах организационное, материально-техническое и финансовое обеспечение исполнения капитанами морских портов функций, предусмотренных этим федеральным законом, другими федеральными законами, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации.

Из изложенного следует, что финансовое обеспечение исполнения капитанами морских портов их функций осуществляется администрацией морских портов.

При этом предусмотренное законом обеспечение транспортной безопасности не может быть поставлено в зависимость от финансового обеспечения, и правовая норма, соответствующая законодательству Российской Федерации, в связи с этим не подлежит признанию недействующей.

Указанное свидетельствует об отсутствии правовой неопределенности и неоднозначного толкования при применении названной нормы.

Пунктом 1 статьи 12 Федерального закона о морских портах предусмотрено, что в целях осуществления функций, установленных данным федеральным законом, другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, капитан морского порта в порядке, установленном положением о капитане морского порта,

указанным в части 2 статьи 10 этого федерального закона, 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 развитие данной нормы в подпункте 7 пункта 6 Требований приведены обязанности о разработке, принятии и исполнении внутренних организационно-распорядительных документов, направленных на реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности акватории морского порта и являющихся приложением к плану объекта транспортной инфраструктуры.

К числу таких документов в абзаце втором подпункта 7 пункта 6 Требований отнесено положение о сформированном подразделении транспортной безопасности – в случае формирования подразделения транспортной безопасности. При этом в случае привлечения подразделения транспортной безопасности в данной норме указано, что приложением к плану объекта транспортной инфраструктуры является копия договора о защите акватории морского порта от актов незаконного вмешательства.

В абзаце четвертом подпункта «а» подпункта 7 пункта 6 Требований к числу таких документов отнесен порядок допуска транспортных средств в зону транспортной безопасности акватории морского порта, в том числе предусматривающий меры по прекращению незаконного нахождения, перемещения судов в зоне транспортной безопасности.

Издание этих актов вытекает непосредственно из закрепленных за капитаном морских портов Федеральным законом о транспортной безопасности, Федеральным законом о морских портах и Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации функций по обеспечению транспортной безопасности акватории морского порта и принятию мер по предотвращению, прекращению незаконных нахождения и передвижения морских и иных судов в акватории морского порта.

Приведенная в абзаце втором подпункта 7 пункта 6 Требований норма, в зависимости от выбранного способа – формирования или привлечения подразделения транспортной безопасности предлагает либо утвердить соответствующее положение для приложения к плану объекта транспортной инфраструктуры либо приложить соответствующий договор.

Какие-либо обязанности, предписывающие капитану морского порта заключить соответствующий договор, данная норма не содержит.

Ссылки административного истца на статьи 21, 49, 420, пункт 1 статьи 421 Гражданского кодекса Российской Федерации и статью 22 Трудового кодекса Российской Федерации не имеют правового значения, поскольку они не регулируют отношения по обеспечению транспортной безопасности.

Приведенные в оспариваемых нормах Требований обязанности капитана морского порта установлены взаимосвязанными положениями норм Федерального закона о морских портах, Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, Федерального закона о транспортной безопасности.

Представленные административным истцом в качестве практики судебные акты, вопреки его утверждениям, связывают нарушения капитана морского порта не с наличием или отсутствием договора, а с фактическим отсутствием подразделений транспортной безопасности. Установленные этими актами предписания в настоящее время не отменены.

В связи с тем, что оспариваемые положения Требований не противоречат каким-либо нормативным правовым актам, имеющим большую юридическую силу, прав и законных интересов административного истца не нарушают, в удовлетворении заявленных требований надлежит отказать в соответствии с пунктом 2 части 2 статьи 215 Кодекса административного судопроизводства Российской Федерации.

Руководствуясь статьями 175–180, 215 Кодекса административного судопроизводства Российской Федерации, Верховный Суд Российской Федерации

решил:

в удовлетворении административного искового заявления Попова Бориса Германовича об оспаривании абзаца первого пункта 5, подпункта 3 пункта 5, абзаца первого пункта 6, абзаца второго подпункта 7 пункта 6, абзаца четвертого подпункта «а» подпункта 7 пункта 6 требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры морского и речного транспорта, не подлежащих категорированию, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 10 октября 2020 г. № 1651, отказать.

Решение может быть обжаловано в Апелляционную коллегия Верховного Суда Российской Федерации в течение месяца со дня его принятия в окончательной форме.

Председательствующий
судья Верховного Суда
Российской Федерации

Судьи Верховного Суда
Российской Федерации



В.Б. Хаменков

О.А. Бугаков

Е.С. Корнелюк