

# ВЕРХОВНЫЙ СУД РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№ 305-ЭС25-1488

## О П Р Е Д Е Л Е Н И Е

г. Москва

15 мая 2025 г.

Судья Верховного Суда Российской Федерации Пронина М.В., изучив по материалам истребованного дела кассационную жалобу общества с ограниченной ответственностью «Угольный морской порт Шахтерск» на определение Арбитражного суда города Москвы от 11 октября 2024 г. по делу № А40-148733/2024 и постановление Арбитражного суда Московского округа от 19 декабря 2024 г. по тому же делу

по заявлению общества с ограниченной ответственностью «Угольный морской порт Шахтерск» (далее – страхователь, морской порт) о выдаче исполнительного листа на принудительное исполнение решения Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации от 26.06.2024 по делу № 4/2023 (далее – третейский суд) и

по заявлению общества с ограниченной ответственностью «АМТ Страхование» (далее – страховая компания) об отмене решения Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации от 26 июня 2024 г. по делу № 4/2023,

### установила:

между морским портом и страховой компанией на условиях КАСКО был заключен договор страхования от 16 апреля 2021 г. № М-047/К-21 в отношении

буксира «Шахтёрск-1» (далее – буксир). Район плавания судна – моря Дальневосточного бассейна Российской Федерации, Японское и Желтое моря в соответствии с ограничениями действующего класса судна. Страховая сумма составляет 74 442 000 рублей и определена соглашением сторон на основании заявленной страхователем стоимости.

По условиям Правил страхования страховым случаем является, в том числе гибель застрахованного судна (пункт 4.1), если она наступила, в частности в случае опасности, связанной с морским судоходством в других судоходных водах (пункт 4.2.1), а также единовременной ошибке, допущенной капитаном во время исполнения своих должностных обязанностей (пункт 4.2.10). К опасностям, связанным с морским судоходством Правилами страхования отнесена посадка на мель (пункт 4.2.6).

Правилами страхования (п.п. 4.7.1, 4.7.2.) установлено, что страховщик не несет ответственность за убытки, причиненные вследствие умысла или грубой неосторожности страхователя, а также отправки судна в немореходном состоянии, если только оно не было вызвано скрытыми недостатками судна.

Договором страхования и пунктом 4.3.1 Правил страхования также предусмотрен объем покрытия, согласно которому возмещаются убытки вследствие полной гибели (фактической или конструктивной) застрахованного судна, а также расходы по предотвращению, уменьшению, выяснению причин и установлению размера убытков вследствие страхового случая.

30 декабря 2021 г. в период действия договора страхования, судно при заходе во внутреннюю гавань порта «Шахтерск», в условиях резко ухудшившейся погоды, село на мель. После посадки на отмель, судно получило повреждения, которые привели, в том числе, к поступлению воды внутрь корпуса судна. 9 марта 2022 г. после установления благоприятных погодных и ледовых условий на акватории порта судно было снято с мели и отбуксировано в порт.

Заключением комиссии МТУ Ространснадзора по Дальневосточному федеральному округу от 27 июля 2022 № А-01/22 (доп) по дополнительному

расследованию аварийного случая на море, установлено, что причиной аварии стали тяжелые погодные условия, связанные с непрогнозируемым усилением ветра и волнением моря, что привело к сносу судна в сторону береговой отмели при воздействии на его левый борт штормового ветра и волнения.

Конструктивная гибель судна определена в п. 1.2 Правил страхования. Поврежденное судно считается конструктивно погибшим, если судно не может быть восстановлено ни в том месте, в котором находится, ни в любом другом месте, в которое может быть доставлено; ремонт судна экономически нецелесообразен, т.е. расходы на спасание и ремонт превысят страховую стоимость, указанную в договоре страхования.

По расценкам, предоставленным Ливадийским ремонтно-судостроительным заводом, стоимость ремонта судна составила бы 139 576 892 рубля 16 копеек, по заключению специалистов ООО «Северо-Западное проектно-экспертное бюро +» от 17 апреля 2023 г. № 13/23 предварительная стоимость восстановительного ремонта судна оценена в диапазоне от 167 500 000 рублей до 191 000 000 рублей.

Данные суммы значительно превышают страховую стоимость и страховую сумму буксира, установленную в договоре страхования, что делало ремонт судна экономически нецелесообразным.

Морской порт 14 сентября 2022 г. направил страховой компании заявление об абандоне с приложением об исключении судна из Российского морского регистра судоходства, а также требование о выплате страхового возмещения в сумме 74 442 000 рублей в связи с полной конструктивной гибелью застрахованного судна.

Страховая компания письмом от 26 июня 2023 г. не признала событие страховым случаем и отказала в выплате страхового возмещения, сославшись на техническую непригодность судна и недопустимость его работы в условиях активного ледообразования, сложившихся как до, так и к моменту выхода судна в рейс. Кроме того, страховая компания сослалась на грубую неосторожность страхователя, отправившего в рейс судно, состояние которого

для сложившихся погодных условий было заведомо немореходным. Также на борту отсутствовал один матрос, что, по мнению страховой компании, повлияло на возникновение аварии.

Отказ в выплате страхового возмещения послужил основанием для обращения морского порта в Морскую арбитражную комиссию при Торгово-промышленной палате Российской Федерации, как это предусмотрено Правилами страхования, с заявлением о взыскании со страховой компании 104 657 950 рублей 28 копеек, включающих сумму страхового возмещения, расходов, понесенных с целью уменьшения убытков, расходов на содержание буксира, процентов за пользование чужими денежными средствами, арбитражных расходов, расходов на оплату услуг специалистов, экспертов, юридических представителей.

Решением Морской арбитражной комиссией при Торгово-промышленной палате Российской Федерации от 26 июня 2024 г. по делу №4/2023 иск удовлетворен. Со страховой компании в пользу морского порта взыскано 74 442 000 рублей страхового возмещения, 4 863 204 рубля 08 копеек процентов за пользование чужими денежными средствами, исчисленных по 28 июля 2023 г., а также проценты за пользование чужими денежными средствами с 29 июля 2023 г. по дату полной выплаты остатка долга исходя из учетной ставки банковского процента, существующего в месте нахождения ответчика, и размера долга, 2 413 517 рублей 27 копеек по уплате регистрационного и арбитражного сборов.

Третейский суд признал спорный случай страховым.

Третейским судом установлено, что согласно распоряжению капитана морского порта Шахтерск от 29 декабря 2021 г. № 02/04/17 «О введении ограничений для судов по режиму ледового плавания в акватории морского порта Шахтерск и на подходах к нему» до 00 часов 00 минут 31 декабря 2021 г. все суда могли эксплуатироваться в порте Шахтёрск без ограничений, а после этой даты и указанного времени суда могли эксплуатироваться с установленными ограничениями. То есть, на момент выхода судна в рейс

30 декабря 2021 г. режим ледового плавания установлен не был, и судно с присвоенным ему классом имело право на самостоятельное плавание без ограничений.

Третейский суд отклонил довод страховой компании о технической непригодности судна к эксплуатации в ледовых условиях. При этом суд сослался на действующее Классификационное свидетельство, а также на периодические освидетельствования судна в установленные сроки и в соответствии со статусом класса. Суд установил, что судно эксплуатировалось исключительно до объявления зимней навигации, а также отклонил в связи с отсутствием доказательств довод страховой компании о том, что Классификационное общество установило требования к наличию ледовых усиления судна, а также ограничения для эксплуатации судна в Татарском проливе за пределами периода зимней навигации.

Третейский суд указал, что на момент выхода в рейс судно имело действующий и действительный класс судна, было мореходно и технически пригодно к эксплуатации по назначению в дату осуществления рейса – 30 декабря 2021 г.

Неподтвержденным и недоказанным остался довод о проявлении истцом грубой неосторожности.

Третейский суд указал, что исходя из определения в Правилах страхования, грубая неосторожность имеет место, в частности, в случае технического несоответствия судна его регистрационной документации и в случае выхода из строя оборудования судна ввиду ненадлежащего ухода (непроведения своевременного ремонта, профилактических мер и т.д.). Однако наличия таких обстоятельств страховой компанией не доказано.

Третейский суд также оценил довод страховой компании о неуклоплетованности экипажа, указав на отсутствие доказательств наличия причинно-следственной связи между данным обстоятельством и произошедшей аварией.

В связи с неисполнением страховой компанией решения третейского суда, морской порт обратился в Арбитражный суд города Москвы с заявлением о выдаче исполнительного листа на принудительное исполнение решения третейского суда (дело № А40-148733/2024).

Страховая компания, ссылаясь на отсутствие правовых оснований для удовлетворения заявления, поскольку решение третейского суда противоречит публичному порядку Российской Федерации, также обратилась в Арбитражный суд города Москвы с заявлением об отмене данного решения (дело №А40-197981/2024).

Определением Арбитражного суда города Москвы от 09 сентября 2024 г. объединены арбитражные дела № А40-148733/2024 и № А40-197981/2024 в одно производство с присвоением объединенному делу номера А40-148733/2024.

Определением Арбитражного суда города Москвы от 11 октября 2024 г. заявление морского порта о выдаче исполнительного листа на принудительное исполнение решения третейского суда оставлено без удовлетворения; заявление страховой компании удовлетворено, решение третейского суда отменено.

Суд первой инстанции, разрешая спор по существу, руководствуясь положениями статей 233, 236, 237, 238, 239, 240 АПК РФ, статьи 10 Гражданского кодекса Российской Федерации; положениями Федерального закона от 29 декабря 2015 г. № 382-ФЗ «Об арбитраже (третейском разбирательстве) в Российской Федерации», разъяснениями, изложенными в пункте 13 Информационного письма Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 22 декабря 2005 г.; исходя из того, что отказ в выплате страхового возмещения обоснован положениями статей 265, 266 КТМ РФ, а также корреспондирующими им пунктами 4.7.1, 4.7.2 Правил страхования, указал на техническую непригодность и недопустимость работы судна в условиях активного ледообразования, сложившихся к моменту направления судна в рейс; сослался на грубую неосторожность страхователя, отправившего в рейс судно, состояние которого для сложившихся погодных

условий было заведомо немореходным. Судом указано, что судно являлось средством водного транспорта «тропического предназначения» и не могло и не должно эксплуатироваться при заведомо известном страхователю наличии льда в любой его форме. Причиной сноса судна на песчаную отмель явилось попадание льда в систему охлаждения судового двигателя во время его эксплуатации страхователем, повлекшее падение мощности двигателя. По мнению суда, указанные обстоятельства противоречат выводу третейского суда о недоказанности ледовой обстановки (ледовых условий) страховщиком. Суд отметил, что именно несоблюдение, нарушение страхователем установленных правил эксплуатации буксира было положено в основу доводов страховщика о грубой неосторожности. Судом сделан вывод о том, что отклонив доказательства эксплуатации судна в ледовых условиях, оставив без внимания доказанное нарушение регламентированных ограничений по осадке судов, и исключив из объема исследования и оценки установленные договором страхования признаки грубой неосторожности, третейский суд указал что недоказанным и неподтвержденным остается и факт проявления грубой неосторожности. Вместе с тем, третейским судом не даны мотивированные обоснования не подтверждения факта грубой неосторожности, а также не дана надлежащая оценка доводам страховой компании. Указав, что решение третейского суда должно соответствовать принципу законности, закрепленному в части 2 статьи 15 Конституции Российской Федерации; учитывая обстоятельства, подтверждающие нарушение публичного порядка Российской Федерации, суд пришел к выводу о наличии оснований для отмены решения третейского суда и об отказе в выдаче исполнительного листа на его принудительное исполнение.

Постановлением Арбитражного суда Московского округа от 19 декабря 2024 г. определение суда первой инстанции оставлено в силе.

Не согласившись с судебными актами, принятыми по настоящему делу, ООО «Угольный морской порт» обратилось в Верховный Суд Российской Федерации.

Федерации с кассационной жалобой, ссылаясь на существенные нарушения арбитражными судами норм материального и процессуального права.

Заявитель указывает на неправомерное применение судами статьи 10 Гражданского кодекса Российской Федерации о злоупотреблении правом без указания, какие именно обстоятельства свидетельствуют о нарушении публичного порядка Российской Федерации. Материалы дела не содержат доказательств недобросовестности морского порта, направленной на злоупотребление правом в обход закона. Все доводы страховой компании сводились к несогласию с оценкой третейским судом фактических обстоятельств дела, что, по мнению страховой компании, является нарушением принципа законности.

Принятые судебные акты направлены на пересмотр решения третейского суда по существу, что прямо запрещено законом. Судами произведена переоценка выводов третейского суда по фактическим обстоятельствам дела.

Суд первой инстанции, ссылаясь на нарушение принципа законности, принял во внимание доводы страховой компании, заявлявшиеся в третейском суде и мотивированно им отвергнутые, в нарушение части 6 статьи 232 и части 4 статьи 238 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации пересмотрел дело по существу.

Судом первой инстанции не истребовались из третейского суда материалы дела и не исследовались. Суд основывался исключительно на позиции страховой компании.

Судом кассационной инстанции данные ошибки не исправлены.

Приведенные в кассационной жалобе доводы признаются заслуживающими внимания, в связи с чем жалобу заявителя с делом следует передать для рассмотрения в судебном заседании Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации.

Руководствуясь статьями 291.9 – 291.11 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, Судья Верховного Суда Российской Федерации

**определила:**

передать кассационную жалобу общества с ограниченной ответственностью «Угольный морской порт Шахтерск» с делом на рассмотрение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации.

Судья Верховного Суда  
Российской Федерации

М. В. Пронина