

ВЕРХОВНЫЙ СУД РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№ 305-ЭС25-1488

О П Р Е Д Е Л Е Н И Е

Резолютивная часть определения объявлена 2 июля 2025 г.
Полный текст определения изготовлен 4 июля 2025 г.

Дело № А40-148733/2024

Судебная коллегия по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации в составе:

председательствующего судьи Якимова А.А.,
судей Завьяловой Т.В., Прониной М.В.,

рассмотрела в открытом судебном заседании 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» о выдаче исполнительного листа на принудительное исполнение решения Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации от 26 июня 2024 г. по делу № 4/2023 и

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

В судебном заседании приняли участие представители:

от общества с ограниченной ответственностью «Угольный морской порт Шахтерск» – Загривко Д.С., Карташов А.В., Краснова М.А.;

от общества с ограниченной ответственностью «АМТ Страхование» – Байметова Г.И., Соколов П.А.

Заслушав доклад судьи Верховного Суда Российской Федерации Прониной М.В., выслушав объяснения представителей участвующих в деле лиц, Судебная коллегия по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации

установила:

общество с ограниченной ответственностью «Угольный морской порт Шахтерск» (далее – страхователь, морской порт) обратилось в Арбитражный суд города Москвы с заявлением о выдаче исполнительного листа на принудительное исполнение решения Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации (далее – третейский суд) от 26 июня 2024 г. по делу № 4/2023.

Определением Арбитражного суда города Москвы от 9 сентября 2024 г. объединены арбитражные дела № А40-148733/2024 и № А40-197981/2024 в одно производство с присвоением объединенному делу номера А40-148733/2024, которым принято для рассмотрения совместно с первоначальным заявлением встречное заявление 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.

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.

Постановление Арбитражного суда Московского округа от 19 декабря 2024 г. определение оставлено без изменения.

Общество с ограниченной ответственностью «Угольный морской порт Шахтерск» обратилось в Верховный Суд Российской Федерации с кассационной жалобой на указанные судебные акты, считая их вынесенными с существенным нарушением норм материального права.

Определением судьи Верховного Суда Российской Федерации от 15 мая 2025 г. кассационная жалоба морского порта вместе с делом передана для рассмотрения в судебном заседании Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации.

Изучив материалы дела, проверив в соответствии с положениями статьи

291¹⁴ Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации законность принятых судебных актов, Судебная коллегия по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации полагает, что кассационная жалоба подлежит удовлетворению, обжалуемые судебные акты – отмене с принятием нового решения.

Как следует из материалов дела, 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 (пунктами 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 г. № 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 пункте 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 усилений 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 9 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 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, 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 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, 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 неподтверждения 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.

Между тем судами не учтено следующее.

Частью 4 статьи 233 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации установлены основания, по которым арбитражный суд отменяет решение третейского суда, если установит, что: спор, рассмотренный третейским судом, в соответствии с федеральным законом не может быть предметом третейского разбирательства; решение третейского суда противоречит публичному порядку Российской Федерации.

Страховая компания ссылаясь на противоречие решения третейского суда публичному порядку Российской Федерации. По мнению страховой компании, это нарушение выразилось в ненадлежащей оценке третейским судом доказательств, представленных страховой компанией, исследование и оценка третейским судом только части представленных доказательств, злоупотребление правом оценки по внутреннему убеждению, неравное отношение к сторонам, выразившееся в немотивированном отклонении доводов страховой компании.

В пункте 51 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 10 декабря 2019 г. № 53 «О выполнении судами Российской Федерации функций содействия и контроля в отношении третейского разбирательства, между народного коммерческого арбитража» разъяснено, что под публичным порядком понимаются фундаментальные правовые начала (принципы), которые обладают высшей императивностью, универсальностью, особой общественной и публичной значимостью, составляют основу построения экономической, политической правовой системы Российской Федерации.

Для отмены или отказа в принудительном исполнении решения третейского суда по мотиву нарушения публичного порядка суд должен установить совокупное наличие двух признаков: во-первых, нарушение фундаментальных принципов построения экономической, политической, правовой системы Российской Федерации, которое, во-вторых, может иметь последствия в виде нанесения ущерба суверенитету или безопасности государства, затрагивать интересы больших социальных групп либо нарушать конституционные права и свободы физических или юридических лиц.

При этом в силу части 6 статьи 420, части 4 статьи 425 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации, части 6 статьи 232, части 4 статьи 238 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации при рассмотрении заявлений об оспаривании решения третейского суда, о приведении его в исполнение суд не вправе переоценивать обстоятельства, установленные третейским судом, либо пересматривать решение третейского суда по существу и ограничивается установлением факта наличия или отсутствия оснований для отмены решения третейского суда (пункт 44 Постановления № 53).

Отменяя решение третейского суда, суды фактически переоценили доказательства, исследованные и оцененные третейским судом, пересмотрев решение третейского суда по существу, в то время как в статье 233 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации установлен исчерпывающий перечень оснований, при наличии которых суд может вынести

определение об отмене решения третейского суда.

Суды не указали, какие фундаментальные правовые начала (принципы), обладающие высшей императивностью, были нарушены третейским судом, что повлекло бы последствия в виде нанесения ущерба суверенитету или безопасности государства, затронуло бы интересы больших социальных групп либо нарушило права и свободы физических и юридических лиц.

Суды не учли, что в силу пункта 2 статьи 19 Закона Российской Федерации от 7 июля 1993 г. № 5338-1 «О международном коммерческом арбитраже» и параграфа 26 Регламента Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации разрешение вопросов о принятии или непринятии представленных сторонами доказательств, включая полномочия определять относимость, допустимость, существенность и значимость любого доказательства, предоставлено третейскому суду. Оценка доказательств осуществляется третейским судом по своему внутреннему убеждению.

Решение третейского суда не может быть отменено по основаниям, не предусмотренным Арбитражным процессуальным кодексом Российской Федерации, поскольку проверка законности и обоснованности решения третейского суда не входит в перечень оснований, предусмотренных Кодексом.

Судебная коллегия полагает, что суды вышли за пределы своей компетенции, установленной Арбитражным процессуальным кодексом Российской Федерации, пересмотрев решение третейского суда по существу.

Правовые основания для отмены решения третейского суда отсутствовали.

Следовательно, требование морского порта о выдаче исполнительного листа на принудительное исполнение решения третейского суда подлежало удовлетворению.

С учетом изложенного, Судебная коллегия полагает, что определение суда первой инстанции и постановление суда кассационной инстанции подлежат отмене, как принятые с нарушением норм материального и процессуального права.

По делу следует принять новый судебный акт об отказе страховой компании в удовлетворении заявления об отмене решения третейского суда и об удовлетворении требований морского порта о выдаче исполнительного листа на принудительное исполнение решения третейского суда.

Руководствуясь статьями 167, 176, 291¹¹ – 291¹⁵ Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, Судебная коллегия по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации,

определила:

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 отменить.

В удовлетворении заявления общества с ограниченной ответственностью «АМТ Страхование» об отмене решения Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации от 26 июня 2024 г. по делу № 4/2023 отказать.

Заявление общества с ограниченной ответственностью «Угольный морской порт Шахтерск» о выдаче исполнительного листа на принудительное исполнение решения Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации от 26 июня 2024 г. по делу № 4/2023 удовлетворить.

Поручить Арбитражному суду города Москвы выдать обществу с ограниченной ответственностью «Угольный морской порт Шахтерск» исполнительный лист на принудительное исполнение решения Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации от 26 июня 2024 г. по делу № 4/2023.

Председательствующий судья

А.А. Якимов

Судья

Т.В. Завьялова

Судья

М.В. Пронина