



ОДИННАДЦАТЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ СТУДЕНЧЕСКИЙ КОНКУРС ПО
МЕЖДУНАРОДНОМУ ЧАСТНОМУ ПРАВУ И МЕЖДУНАРОДНОМУ
КОММЕРЧЕСКОМУ АРБИТРАЖУ

«МОДЕЛЬ МЕЖДУНАРОДНОГО КОММЕРЧЕСКОГО АРБИТРАЖА – 2026»



МАТЕРИАЛЫ УЧЕБНОГО ДЕЛА

Примечание. В ходе подготовки процессуальных позиций истца и ответчика командам предлагается исходить из презумпции наличия у представителей сторон

необходимых полномочий, действительности имеющихся в учебном деле (фабуле) документов, которые представлены в виде выдержек из соответствующих документов. Форма документов, представленных в материалах дела, также презюмируется соответствующей всем необходимым требованиям (за исключением случаев, когда из материалов учебного дела следует иное).

Все совпадения в части фамилий, наименований организаций или событий случайны, за исключением упоминания Морской арбитражной комиссии при ТПП РФ – реально существующего арбитражного учреждения, а также фамилии ответственного секретаря МАК при ТПП РФ – Серакова В.В. Использование Регламента Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации (МАК при ТПП РФ) (Приложение 2 к приказу ТПП РФ № 5 от 11 января 2017 года, в редакции приказа ТПП РФ № 56 от 25 августа 2023 года) осуществляется в некоммерческих учебных целях. Все права на официальные документы, упоминаемые в настоящих Правилах (в частности, Регламент Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации), принадлежит их правообладателям.

**В Морскую арбитражную комиссию при Торгово-
промышленную палату Российской Федерации**

109012, г. Москва, ул.

Ильинка, 5/2, с. 1

Тел.: +7 495 620-01-77

marine@tpprf.ru

Истец: ООО «Синдбад»

690002, г. Владивосток,

Океанский просп., стр. 10

Тел./факс: +7(423)558-88-75

sindbad@mail.ru

Ответчик: Atlantic Maritime Ltd.

Гонконг, Олбани роуд, стр. 7

Тел./факс: +44020535-55-55

atlantic_insurance@outlook.com

«12» ноября 2025 г.

**Исковое заявление о
взыскании страхового возмещения
(выдержки)**

Поводом для обращения в Морскую арбитражную комиссию при Торговопромышленной палате Российской Федерации (МАК при ТПП РФ) явился отказ Atlantic Maritime Ltd. в признании случая страховым и выплате страхового возмещения по Договору страхования судна т/х «Argo Merchant II», IMO 52248500.

Истец основывает свои требования на следующих обстоятельствах:

1. Фактические обстоятельства дела

1 октября 2024 г. между ООО «Синдбад» (далее – «Страхователь», «Судовладелец», «Истец») и страховой компанией Atlantic Maritime Ltd. (далее – «Страховщик», «Ответчик») был заключен договор страхования судна «Argo Merchant II» (далее – «Судно»), имеющего номер IMO 52248500 (далее – «Договор»). Судно ходит под нейтральным флагом Сент-Китс и Невис.

По условиям Договора Ответчик застраховал принадлежащее Истцу Судно на период с **1 октября 2024 г. по 30 сентября 2025 г.** на условии «С ответственностью за полную гибель и повреждения», «от всех рисков».

В период с **10 апреля 2025 г. по 25 мая 2025 г.** до направления Судна в рейс, Истцом был проведен ремонт главного двигателя Судна, для чего Истец обратился к производителю главного двигателя – компании Scania (Швеция).

Представители компании Scania произвели осмотр и диагностику двигателя, подготовили список запасных частей и материалов, которые должны были быть закуплены. Истец выполнил все указанные рекомендации.

Ремонт осуществлялся одной из ведущих мастерских (Marine Technical Solutions) непосредственно под надзором и контролем сервисных инженеров компании Scania.

После произведенного ремонта по заявлению Истца компания Scania составила отчет и провела все необходимые испытания главного двигателя в море.

По окончании ремонта и проведения испытаний Судна классификационное общество РМРС выдало постоянное классификационное свидетельство в отношении судна, в котором указывалось, что классификационное общество в целом удовлетворено состоянием корпуса, машинным оборудованием и оборудованием судна. Свидетельство было выдано 20 мая 2025 г. при условии, что требования по поддержанию класса будут выполнены.

При этом при заключении договора страхования классификационное общество (IRS) было одобрено страховщиком, в течение срока действия договора страхования оно было изменено вынужденно, ввиду ненадёжности иностранного классификационного общества, однако класс, присвоенный судну, не приостанавливался и действовал без ограничений.

Соответственно, Истец действовал добросовестно и осмотрительно, отправляя судно в рейс.

< ... >

10 августа 2025 г., в период действия Договора, произошла авария главного двигателя с повреждением цилиндра и газотурбонагнетателя (координаты судна – 4321N 00824S, Ближайший порт – Алания (Турция)). В связи с этим двигатель был остановлен и осмотрен.

Ввиду невозможности продолжать рейс, возникла необходимость буксировки судна в порт-убежище для осуществления ремонта.

11 августа 2025 г. в 12:00 капитан Судна заключил договор о буксировке на судоверфь Терсане (г. Аланья, Турция) с капитаном теплохода «TrAktor» (Турция), где предполагалось производить его ремонт.

В этот же день Истец направил Ответчику уведомление об аварии главного двигателя. Для производства осмотра ответчик назначил и направил на судно сюрвейера, который проинспектировал состояние главного двигателя и машинного отсека.

12 августа 2025 г. Истцом был заключен договор на ремонт главного двигателя, который был завершен **10 сентября 2025 г.** Сумма расходов Истца составила 400 тыс. долл. США, о чем Истец уведомил Ответчика, потребовав выплатить сумму страхового возмещения.

20 сентября 2025 г. в письме № 535-п Ответчик отказал в компенсации всех расходов Истца.

< ... >

При этом, имеющаяся между сторонами переписка свидетельствует о том, что после изучения документации Ответчик требовал представить ему документы по ремонту главного двигателя Судна, осуществленному после аварии, с тем, чтобы иметь возможность установить размер возникших убытков.

< ... >

Истец считает отказ в выплате страхового возмещения незаконным, поскольку авария главного двигателя Судна является страховым случаем. В связи с этим, Истец просит взыскать с Ответчика указанную сумму – 400 тыс. (четыреста тысяч) долл. США в полном объеме.

< ... >

В соответствии с пунктом 10 Правил страхования судна Ответчик обязан выплатить Истцу punitive damages в размере 10% от суммы заявленных Истцом требований, что обусловлено его недобросовестным поведением при урегулировании страхового случая, а также личными «страданиями», которые истец испытывает ввиду невозможности своевременного получения возмещения.

< ... >

Также, Ответчик обязан выплатить Истцу проценты за пользование чужими денежными средствами в размере, рассчитанном на дату проведения заседания состава арбитража МАК при ТПП РФ.

< ... >

Ввиду отказа Ответчика от удовлетворения заявленных Истцом требований в добровольном порядке, Истец вынужден обратиться за защитой своих нарушенных прав и интересов в МАК при ТПП РФ.

2. Обоснование компетенции третейского суда

Обоснованием компетенции Морской арбитражной комиссии при Торговопромышленной палате Российской Федерации (МАК при ТПП РФ) рассматривать данный спор является заключенное между сторонами третейское (арбитражное соглашение), содержащееся в Договоре страхования (цитируется дословно):

«Все споры, разногласия или требования, возникающие из настоящего Договора или в связи с ним, в том числе касающиеся его вступления в силу, заключения, изменения, исполнения, нарушения, прекращения или действительности, подлежат рассмотрению в Лондонской ассоциации морских арбитров (LMAA) в Гонконге; либо в Морском арбитраже при Торгово-промышленной палате РФ, в г. Владивосток.

Правом, применимым к арбитражной оговорке, является право места проведения арбитражного разбирательства.

Споры, вытекающие из настоящего договора страхования, подлежат разрешению в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Наряду с законодательством Российской Федерации споры, вытекающие из договора страхования, подлежат разрешению в соответствии с международной практикой, включая практику, сложившуюся в странах, связанных со спором.

Вопросы представления и оценки доказательств, представляемых Сторонами в рамках разбирательству в международном коммерческом арбитраже, регулируются, в том числе Правилами Международной ассоциации юристов (ИВА) по получению доказательств в международном арбитраже 2020 г.

Решение международного коммерческого арбитража в отношении любого спора, вступившее в законную силу, будет являться окончательным и обязательным, и подлежит

исполнению в любом государстве по решению стороны, в чью пользу было вынесено такое решение».

3. Оплата регистрационного и арбитражного сбора

В соответствии с Положением об арбитражных расходах (Приложений 3 к приказу ТПП РФ № 5 от 11 января 2017 г., в ред. приказа ТПП РФ № 56 от 25 августа 2023 г.) (далее – Положение об арбитражных расходах), Истец платежным поручением от 11.12.2025 г. № 8853 оплатил регистрационный сбор в сумме, эквивалентной 500 долл. США.

В соответствии с частью пункта Положения об арбитражных расходах Истец платежным поручением от 11.12.2025 г. № 8854 оплатил арбитражный сбор в полном объеме.

4. Избрание арбитра и запасного арбитра

Истец заявляет об избрании им основного и запасного арбитра, и просит назначить:

- в качестве основного арбитра – Дудко Алексея Владимировича;
- в качестве запасного арбитра – Тимошина Кирилла Вадимовича.

На основании вышеизложенного

ПРОШУ:

1. взыскать с Ответчика в пользу Истца 400 тыс. долл. США – сумму страхового возмещения;
2. взыскать с Ответчика в пользу Истца проценты за пользование чужими денежными средствами, рассчитанные на дату проведения заседания состава арбитража МАК при ТПП РФ;
3. взыскать с Ответчика punitive damages в размере 10% от суммы основных требований;
4. обязать Ответчика возместить расходы Истца на арбитражное разбирательство по принципу полного возмещения, а именно - суммы, израсходованные им на ведение дела, а также понесенные ввиду уплаты арбитражного сбора.

Представитель ООО «Синдбад»
по доверенности Левашин
К.А.

Приложение к исковому заявлению 1

Генеральный директор Atlantic Maritime Ltd.
Дэвид Ашер

ПРАВИЛА СТРАХОВАНИЯ СУДОВ
(выдержки)



1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Atlantic Maritime Ltd. (далее – Страховщик) принимает на страхование суда условия «С ответственностью за полную гибель и повреждения», «от всех рисков».

1.2. <...>

1.3. Настоящие Правила, являющиеся неотъемлемой частью договора страхования, могут быть, по соглашению сторон, дополнены или изменены в соответствии с применимым законодательством.

2. ОБЪЕКТ СТРАХОВАНИЯ

2.1. Объектом страхования является имущественный интерес, связанный с судоходством – судно с машинами и оборудованием, фрахт, а также обеспечиваемые судном, грузом и фрахтом требования, ответственность Страхователя за вред, причиненный третьим лицам.

3. ВИДЫ СТРАХОВОГО ПОКРЫТИЯ

3.1. Страховым случаем является свершившееся событие, предусмотренное договором страхования из числа оговоренных в настоящих Правилах, с наступлением которого возникает обязанность Страховщика произвести выплату страхового возмещения.

3.2. По договорам страхования, заключенным в соответствии с настоящими Правилами, возмещаются убытки, возникшие вследствие случайностей и опасностей плавания, а также по другим причинам внезапного и непредвиденного характера.

<...>

5. ДЕЙСТВИЯ СТОРОН ПРИ НАСТУПЛЕНИИ СТРАХОВОГО СЛУЧАЯ

5.1. При наступлении страхового случая Страхователь и/или его представитель обязан принять все разумные меры по предотвращению убытков или уменьшению их размера, а также обеспечению права требования к виновной стороне, то есть действовать так, как если бы судно не было застраховано.

5.2. Страхователь обязан самым быстрым из возможных способов уведомить Страховщика о страховом случае с тем, чтобы представитель последнего имел возможность выяснить обстоятельства страхового случая и принять участие в спасании и сохранении застрахованного судна. При этом действия самого Страховщика по спасанию и сохранению судна не являются основанием для признания права Страхователя на получение страхового возмещения.

5.4. Страхователь обязан согласовать время и место ремонта судна со Страховщиком. Если время и место ремонта судна не были согласованы, сумма возмещения определяется исходя из разумных и целесообразных затрат на ремонт.

5.5. Возмещаемой стоимостью ремонта судна считается сумма расходов, необходимых для приведения судна в то состояние, в котором оно находилось в момент заключения договора страхования.

5.6. Если в результате страхового случая судно вынуждено прервать рейс и немедленно следовать на ремонт, возмещению подлежат разумные и целесообразные расходы по перегону судна к месту ремонта и обратному перегону.

5.6.1. Расходы по перегону судна из последнего пункта захода до места ремонта возмещаются в сумме, превышающей нормальные эксплуатационные расходы во время такого перегона.

<...>

5.12. Все расходы, связанные со страховым случаем, первоначально производятся Страхователем и затем возмещаются Страховщиком. Страховщик, по своему усмотрению, вправе оплатить услуги/работы непосредственно организации, оказавшей такие услуги, производившей такие работы.

5.13. Для получения страхового возмещения Страхователь обязан документально доказать, что имел место страховой случай, а также предоставить документы, необходимые Страховщику для рассмотрения претензии.

5.14. Страховщик имеет право отказать в выплате страхового возмещения, если Страхователь:

5.14.1. сообщил неправильные сведения об обстоятельствах, имеющих существенное значение для суждения о страховом риске;

5.14.2. не известил Страховщика о существенных изменениях в риске;

5.14.3. не выполнил своих обязанностей.

<...>

5.19. Споры, возникающие в связи с договором страхования, подлежат разрешению в соответствии с законодательством Российской Федерации.

<...>

6.9.2. Ответственность Страховщика по Договору страхования прекращается на время пребывания Судна вне согласованного района плавания.

<...>

Приложение к исковому заявлению 2

Договор страхования судна т/х «Argo Merchant II» № 555-нпр

Atlantic Maritime Ltd. (далее – Страховщик) в лице Генерального директора Дэвида Ашера, действующего на основании устава, с одной стороны, и ООО «Синдбад» (далее – Страхователь) в лице Генерального директора Валентина Алексеевича Кириллова, действующего на основании устава, с другой стороны, заключили настоящий договор о нижеследующем:

1. Предмет договора

1.1 В соответствии с настоящим договором Страховщик обязуется за плату (страховую премию) при наступлении определенных событий (страховых случаев) возместить Страхователю причиненные вследствие этих событий убытки застрахованным судном в пределах, установленной в п. 5.1 настоящего договора страховой суммы.

1.2 Настоящий договор заключен в соответствии с заявлением Страхователя на основании применимого законодательства и включает в себя кроме условий, входящих в настоящий договор, также условия, содержащиеся в Правилах страхования судов Страховщика.

2. Объект страхования

2.1 Объектом страхования по настоящему договору является имущественный интерес, связанный с торговым мореплаванием (судоходством) – судно, с машинами и оборудованием, а также обеспечиваемые судном, грузом требования.

3. Период и место действия договора страхования

3.1 Настоящий Договор страхования вступает в силу с 24 часов дня уплаты Страхователем страховой премии (первого страхового взноса), если в настоящем Договоре не установлено иное.

3.2 Судно считается застрахованным во время его эксплуатации (отстоя) в районах, соответствующих его классу.

4. Покрываемые риски

4.1 По настоящему договору возмещаются убытки, возникшие вследствие случайностей и опасностей плавания, а также убытки, возникшие по другим причинам внезапного и непредвиденного характера.

4.2 По Договору страхования возмещаются, в частности:

4.2.1 убытки вследствие полной гибели судна (фактической или конструктивной) или расходы по устранению повреждений его корпуса, механизмов, машин, оборудования, произошедших по любым причинам, кроме перечисленных в п. 4.4 Правил;

< ... >

4.2.3 убытки и расходы, понесенные вследствие износа, коррозии судна, его частей, машин, оборудования и принадлежностей;

4.2.4 необходимые и целесообразно произведённые расходы по спасанию судна.

< ... >

4.4. К числу исключений из сферы покрытия договора страхования относятся убытки и расходы, понесенные вследствие:

4.4.1. умысла и грубой неосторожности Страхователя, Выгодоприобретателя или их представителей, однако капитан и члены экипажа застрахованного судна не считаются таковыми; < ... >

4.4.3. износа, коррозии судна, его частей, машин, оборудования или принадлежностей.

5. Страховая сумма

Страховая сумма составляет 5 млн евро.

6. Страховая премия

6.1 Страховая премия по настоящему договору составляет 50 тыс. евро.

<...>

6.2. Неуплата страховой премии (первого страхового взноса) в установленный настоящим Договором страхования срок влечет прекращение Договора страхования, и никакие выплаты по нему не производятся.

7. Страховое возмещение

7.1 При наступлении страхового случая Страхователь обязан самым быстрым способом уведомить Страховщика о нем, чтобы представитель последнего имел возможность выяснить обстоятельства страхового случая и принять участие в спасании и сохранении судна.

7.2 При наступлении страхового случая Страхователь или его представитель обязан предпринять все разумные меры по предотвращению убытков и к уменьшению их размера.

<...>

7.3 В сумму расходов по устранению последствий страхового случая включается стоимость восстановления судна до его состояния в момент заключения договора страхования, а также расходы по спасанию и буксировке к месту ремонта и взносы по общей аварии по доле судна.

7.4 Страховщик обязан при страховом случае произвести страховую выплату в течение 30 календарных дней со дня составления страхового акта.

<...>

9. Порядок разрешения споров

9.1 Все споры, разногласия или требования, возникающие из настоящего Договора или в связи с ним, в том числе касающиеся его вступления в силу, заключения, изменения, исполнения, нарушения, прекращения или действительности, подлежат рассмотрению в Лондонской ассоциации морских арбитров (LMAA) в Гонконге; либо в Морском арбитраже при Торгово-промышленной палате РФ, в г. Владивосток.

9.2 Правом, применимым к арбитражной оговорке, является право места проведения арбитражного разбирательства.

9.3 Споры, вытекающие из настоящего договора страхования, подлежат разрешению в соответствии с законодательством Российской Федерации.

9.4 Наряду с законодательством Российской Федерации споры, вытекающие из договора страхования, подлежат разрешению в соответствии с международной практикой, включая практику, сложившуюся в странах, связанных со спором.

9.5 Вопросы представления и оценки доказательств, представляемых Сторонами в рамках разбирательству в международном коммерческом арбитраже, регулируются, в том числе

Правилами Международной ассоциации юристов (ИВА) по получению доказательств в международном арбитраже 2020 г.

9.6 Решение международного коммерческого арбитража в отношении любого спора, вступившее в законную силу, будет являться окончательным и обязательным, и подлежит исполнению в любом государстве по решению стороны, в чью пользу было вынесено такое решение.

10. Реквизиты сторон <...>

ООО «Синдбад»	Atlantic Maritime Ltd.
690002, г. Владивосток, Океанский просп., стр. 10 Тел./факс: +7(423)558-88-75 sindbad@mail.ru	Гонконг, Олбани роуд, стр. 7 Тел./факс: +44020535-55-55 atlantic_insurance@outlook.com

ООО «Синдбад»

690002, г. Владивосток,
Океанский просп., стр. 10
Тел./факс: +7(423)558-88-75 sindbad@mail.ru

Добрый день,

Настоящим письмом Страхователь уведомляет Вас о произошедшей на т/х «Argo Merchant II», IMO 52248500, поломке главного двигателя. В частности, в 14:05 по местному времени (Турция) получено сообщение об аварийной остановке главного двигателя, обнаружены его повреждения.

В 15:35 получено сообщение о переходе судна в дрейф для дальнейшего осмотра.

В 16:55 получено сообщение об итогах промежуточного осмотра главного двигателя.

<...>

Координаты судна – 4321N 00824S Ближайший порт – Аланья (Турция). Расстояние около 55 морских миль.

<...>

Ввиду вышеизложенного просим Вас зафиксировать случай аварийной остановки главного двигателя и сообщить о том, какие дальнейшие действия следует предпринять в дальнейшей ситуации.

В ожидании скорейшего ответа.

С наилучшими пожеланиями,
Морозов К.А.
Оператор ООО «Синдбад»

11.08.2025

Atlantic Maritime Ltd.

Гонконг, Олбани роуд, стр. 7 Тел./факс:
+44020535-55-55
atlantic_insurance@outlook.com

Уважаемый Кирилл Алексеевич,

Настоящим сообщаем, что Ваше письмо о происшествии с т/х «Argo Merchant II», ИМО 52248500, получены Страховщиком.

<...>

По итогам предварительного изучения представленных Вами документов, у нас возникли некоторые вопросы, без решения которых сроки возможной страховой выплаты могут затянуться.

В соответствии с условиями Правил страхования судов сообщаем, что для выяснения причин и обстоятельств наступления событий, о которых Вы сообщили, Страховщик номинирует сюрвейеров из компании BlueMarine для проведения расследования, в том числе, но не ограничиваясь, осмотром судна, опросом членов экипажа и получением документов и сведений о происшествии.

<...>

Просим Вас предоставить сюрвейерам по их запросу доступ на судно, возможность для опроса членов экипажа и запрошенные ими документы и сведения. Также просим Вас предоставить заверенные копии документов по ремонту двигателя, а именно – отчеты компании Scania о выполненных работах на обоих газотурбонагнетателях с указанием всех использованных и/или замененных деталей по каждому агрегату, а также отчет компании по ремонту главного двигателя.

<...>

Предварительно планируется, что судно посетят:

г-н А. Анчелотти, инженер-механик и морской эксперт; г-н М. Риччи, сюрвейер; г-н Н. Кьянти, техник.

<...>

Во избежание сомнений сообщаем, что Страховщик на настоящий момент **не признает** ответственность по происшествию с судном полностью или в любой части, и что настоящее письмо не является признанием происшествия полностью или в любой его части страховым случаем ни по договору страхования ответственности судовладельца, ни по договору страхования судна.

С наилучшими пожеланиями,
Генеральный директор Atlantic Maritime Ltd.
Д. Ашер

Приложение к исковому заявлению 4

Atlantic Maritime Ltd.

Гонконг, Олбани роуд, стр. 7 Тел./факс:
+44020535-55-55
atlantic_insurance@outlook.com

Уважаемый Кирилл Алексеевич,

Настоящим сообщаем, что по результатам расследования, проведенного независимыми сюрвейерами, в отношении происшествия с т/х «Argo Merchant II», IMO 52248500, было установлено, что повреждение главного двигателя находилось в причинноследственной связи со следующими обстоятельствами:

- а) несоблюдением ответственными лицами заводского руководства по техническому обслуживанию главного двигателя;
- б) нарушением сроков регламентных работ и восстановительных ремонтов силовой установки;
- в) выполнением некачественного и неквалифицированного ремонта цилиндровых крышек главного двигателя;
- г) образованием термоусталостных трещин в зоне перехода тарелки выпускного клапана в шток, свидетельствующим о наличии износа деталей клапанного механизма главного двигателя.

<...>

В соответствии с применимым законодательством, а также Правилами страхования, страховщик не возмещает убытки и расходы, которые произошли ввиду:

- умысла или грубой неосторожности страхователя, выгодоприобретателя или их представителей;
- износа, коррозии судна, его частей, машин, оборудования или принадлежностей.

<...>

Как было установлено в Акте, причиненные Вам убытки находятся в причинноследственной связи с несоблюдением требований заводского Руководства по техническому обслуживанию дизеля, нарушением сроков регламентных работ и восстановительных ремонтов.

<...>

В связи с этим, заявленное Вами событие не является страховым случаем. Как следствие, Ваше требование о выплате страхового возмещения не подлежит удовлетворению.

С наилучшими пожеланиями,
Генеральный директор Atlantic Maritime Ltd.
Д. Ашер

20.09.2025

Приложение к исковому заявлению 5

От: В.Л. Юрьева
Начальника юридического департамента
ООО «Синдбад»

№ 05/25 от 25.09.2025 г.

Касательно:

Договора страхования судна т/х «Argo Merchant II» №
555-нпр от 01.11.2024 г.

ПРЕТЕНЗИЯ О ВЫПЛАТЕ СТРАХОВОГО ВОЗМЕЩЕНИЯ

Между компанией Atlantic Maritime Ltd. как страховщиком и ООО «Синдбад» как страхователем был заключен договор страхования судна «Argo Merchant II» (далее – «Судно»), IMO 52248500, от **1 октября 2024 г.** (далее – Договор страхования).

10 августа 2025 г., в период действия Договора, произошла авария главного двигателя с повреждением цилиндра и газотурбонагнетателя, в результате чего Судно оказалось в опасности и не могло продолжить рейс по назначению.

Ввиду невозможности продолжать рейс, возникла необходимость буксировки судна в ближайший порт (Аланья, Турция). Буксировку осуществил т/х «TrAktor» (Турция).

В соответствии с Правилами страхования Страхователь своевременно информировал Страховщика о ситуации, складывающейся в отношении Судна.

Для производства осмотра Страховщик назначил и направил на судно сюрвейера, который проинспектировал состояние главного двигателя и машинного отсека.

12 августа 2025 г. Страхователем был заключен договор на ремонт главного двигателя, который был завершен **10 сентября 2025 г.** Сумма расходов Страхователя составила 400 тыс. долл. США.

20 сентября 2025 г. в письме № 535-п Страховщик отказал в компенсации расходов Страхователя. < ... >

При этом, имеющаяся между сторонами переписка свидетельствует о том, что после изучения документации Страховщик требовал представить ему документы по ремонту главного двигателя Судна, осуществленному после аварии, с тем, чтобы иметь возможность установить размер возникших убытков.

< ... >

Сумма расходов Страхователя на момент составления указанной Претензии составляет 400 тыс. (четыреста тысяч) долл. США.

< ... >

Принимая во внимание вышеизложенное, Страхователь ПРОСИТ:

- принять к рассмотрению данную претензию;
- подтвердить страховое покрытие по Договору страхования;
- выплатить сумму страхового возмещения в размере 400 тыс. долл. США.

Страхователь оставляет за собой право дополнить свои требования по выплате страхового возмещения после окончания ремонта в Турции и продолжения рейса.

Приложение¹:

1. Приложение № 1 – Оценка расходов, понесенных в связи с поломкой двигателя, количество листов – 1
2. Приложение № 2 – Оценка расходов, понесенных в связи с поломкой двигателя, количество листов – 1

В случае отказа Страховщика от удовлетворения заявленных Страхователем требований в добровольном порядке, Страхователь вынужден обратиться за защитой своих нарушенных прав и интересов в морской арбитраж в РФ.

¹ Здесь и далее по тексту Фабулы дела: документы и приложения, текст которых не приводится в Фабуле дела, презюмируются существующими и не подлежат оспариванию сторонами.

**МОРСКАЯ АРБИТРАЖНАЯ КОМИССИЯ ПРИ ТОРГОВОПРОМЫШЛЕННОЙ ПАЛАТЕ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

«16» ноября 2025 г.
№ М-25/2025

Истец: ООО «Синдбад»
690002, г. Владивосток,
Океанский просп., стр. 10
Тел./факс: +7(423)558-88-75
sindbad@mail.ru

Ответчик: Atlantic Maritime Ltd.
Гонконг, Олбани роуд, стр. 7
Тел./факс: +44020535-55-55
atlantic_insurance@outlook.com

Дело № М-25/2025

Уважаемые господа,

Настоящим информируем Вас о предъявлении ООО «Синдбад» к Atlantic Maritime Ltd. иска о взыскании страхового возмещения на сумму 400 тыс. долл. США, направляем Вам исковое заявление с приложенными документами и предлагаем в установленные Регламентом (Приложение 2 к приказу ТПП РФ № 6 от 11 января 2017 г.) сроки представить в МАК при ТПП РФ отзыв на исковое заявление и (или) сообщить об избранном Вами арбитра либо заявить просьбу о том, чтобы арбитр за Вас был назначен МАК при ТПП РФ.

С уважением,
Ответственный секретарь МАК при ТПП РФ
В.В. Сераков

**В Морскую арбитражную комиссию при Торгово-
промышленную палату Российской Федерации**
109012, г. Москва, ул.
Ильинка, 5/2, с. 1
Тел.: +7 495 620-01-77
marine@tpprf.ru

от Ответчика: Atlantic Maritime Ltd.

Гонконг, Олбани роуд, стр. 7
Тел./факс: +44020535-55-55
atlantic_insurance@outlook.com

Истец: ООО «Синдбад»
690002, г. Владивосток,
Океанский просп., стр. 10
Тел./факс: +7(423)558-88-75
sindbad@mail.ru

Дело № М-25/2025

«25» декабря 2025 г.

Отзыв на исковое заявление (выдержки)

16 ноября 2025 г. Ответственный секретарь МАК при ТПП РФ уведомил Страховщика (далее – «Страховщик», «Ответчик») о наличии в отношении него искового заявления о взыскании страхового возмещения, заявленного Страхователем (далее – «Страхователь», «Истец»).

Настоящим Страховщик возражает против требований, изложенных в исковом заявлении, считает такое исковое заявление не подлежащим удовлетворению по следующим основаниям.

1. Фактические обстоятельства дела

1 октября 2024 г. между истцом, собственником судна «Argo Merchant II», ООО «Синдбад», и ответчиком, страховой компанией **Atlantic Maritime Ltd.** был заключен Договор страхования судна № 555-нпр.

По условиям Договора в соответствии с Правилами страхования было застраховано судно «Argo Merchant II», IMO 52248500. Срок действия страхового договора составлял с 1 октября 2024 г. по 30 сентября 2025 г.

С Правилами страхования страхователь (Истец) был ознакомлен и согласился им следовать. Экземпляр указанных Правил был также вручен ему.

1) В соответствии с условиями Договора Истец обязался уплачивать страховые взносы в следующие сроки:

первый взнос в размере 10 тыс. долл. США – не позднее 8 октября 2024 г.;

второй взнос в размере 10 тыс. долл. США – не позднее 8 ноября 2024 г.; третий

взнос в размере 10 тыс. долл. США – не позднее 8 декабря 2024 г.

< ... >

Согласно Договору, неуплата страховой премии (первого страхового взноса) в установленный Договором страхования срок влечет прекращение Договора, и никакие выплаты по нему не производятся. При этом отсутствие уведомления им Истца о расторжении Договора не влияет на признание Договора не вступившем в силу, а поступивший от Истца страховой взнос Ответчик рассматривает как «штрафную санкцию».

< ... >

2) 14 сентября 2025 г. Истец направил Ответчику уведомление о досрочном расторжении Договора страхования, приложив к такому уведомлению соглашение о

расторжении Договора. Такое соглашение было заключено 18 сентября 2025 г., и по нему страхователь обязался погасить задолженность по оплате страховой премии пропорционально времени, в течение которого действовало страхование, что подтверждает факт неоплаты страховой премии в установленный Договором срок.

Исходя из этого Ответчик сделал вывод о том, что Истец принял решение об оплате части страховой премии только после наступления страхового события для получения страхового возмещения и сделал это таким образом, чтобы минимизировать свои расходы по оплате полной суммы страховой премии путем досрочного расторжения Договора.

< ... >

3) Ответчик не признает произошедшую с Судном аварию страховым случаем, поскольку это событие произошло в результате ненадлежащего технического обслуживания главного двигателя и проведения его неквалифицированного ремонта, что подтверждается Актом сюрвейерского осмотра № 576-со.

При заключении Договора объем страхового покрытия и исключения из него были прямо предусмотрены сторонами. Соответственно, при наступлении страхового события у страховщика (Ответчика) возникает обязанность выплаты страхового возмещения только по тем основаниям, которые были оговорены сторонами при заключении договора и предусмотрены правилами страхования.

В связи с этим, получив от страхователя (Истца) извещения об аварийной остановке главного двигателя и обесточивании судна, датированное 11 августа 2025 г., ответчик привлек в качестве независимых сюрвейеров компанию BlueMarine.

< ... >

Кроме того, исходя из ремонтных и претензионных документов:

а) после аварийного происшествия, помимо обрыва клапанов на цилиндре (...), обнаружен сильный износ клапанных механизмов на всех оставшихся 15-ти цилиндрических крышках, так что их пришлось опять сдавать в ремонт;

б) нет информации о том, что истец заявил претензию фирме «Scania» по поводу некачественного ремонта;

в) выбор в качестве исполнителя ремонта фирмы, не соблюдающей требования Руководства по эксплуатации ремонтируемого двигателя и не предоставляющей гарантии на свои работы и услуги, не может квалифицироваться иначе, чем проявление грубой небрежности. < ... >

Кроме того, расчеты, представленные Истцом, не разделены на «аварийные расходы» и «расходы судовладельца», что требуется применимыми правилами страхования и Правила практики Ассоциации диспетчеров (Rules of Practice).

< ... >

В связи с этим, у Ответчика имеются основания для освобождения на основе КТМ РФ его от обязанности выплаты страхового возмещения.

< ... >

4) Как стало известно Ответчику, ранее составом арбитража МАК при ТПП РФ было вынесено решение по спору между Истцом и компанией ООО «МиМоре», также возникший ввиду аварии главного двигателя на этом же судне. В связи с этим, Ответчик ходатайствует об истребовании материалов данного дела.

< ... >

5) Ответчик возражает относительно компетенции МАК при ТПП РФ на рассмотрение настоящего спора, поскольку в пункте 9 Договора страхования судна стороны

закрепили следующую оговорку о порядке разрешения споров, в которой отсутствует указание на МАК при ТПП РФ:

«Все споры, разногласия или требования, возникающие из настоящего Договора или в связи с ним, в том числе касающиеся его вступления в силу, заключения, изменения, исполнения, нарушения, прекращения или действительности, подлежат рассмотрению в Лондонской ассоциации морских арбитров (ЛМАА) в Гонконге; либо в Морском арбитраже при Торгово-промышленной палате РФ, в г. Владивосток».

Ввиду отсутствия в указанной оговорке указания на МАК при ТПП РФ, единственным арбитражным учреждением, обладающим компетенцией по разрешению настоящего спора, обладает Лондонской ассоциации морских арбитров (ЛМАА) в Гонконге.

< ... >

В связи с попыткой уклонения Истца от согласованной сторонами арбитражной оговорки, Ответчик обратился в Гонконгский суд с заявлением о выдаче антиискового запрета в отношении Истца, который вынес соответствующее решение 13 декабря 2025 г.

< ... >

В связи с этим, Ответчик указывает на необходимость прекращения разбирательства по делу в МАК при ТПП РФ в связи с отсутствием компетенции.

Ответчик оставляет за собой право истребовать с Истца понесенные им на разбирательство расходы в случае отказа в удовлетворении искового заявления или его частичного удовлетворения.

Настоящим Ответчик просит МАК при ТПП РФ:

- прекратить разбирательство по делу ввиду отсутствия у арбитров компетенции по рассмотрению спора;
- в случае признания арбитрами своей компетенции по рассмотрению спора, отказать в удовлетворении искового заявления.

Генеральный директор Atlantic Maritime Ltd.
Д. Ашер

Акт сюрвейерского осмотра № 576-со

(выдержки)

На основании сюрвейерского осмотра и изучения представленных страхователем документов, поясняю следующее:

<...>

Судно посетили: г-н А. Анчелотти, инженер-механик и морской эксперт;
г-н М. Риччи, сюрвейер компании ...;
г-н Н. Кьянти, техник.

< ... >

Касательно «Аварийных расходов», произведенных для устранения неисправности главного двигателя судна: проведенный анализ показывает, что для устранения неисправности достаточно было произвести расходы на сумму 400 тыс. долл. США.

< ... >

По результатам анализа документов, представленных ООО «Синдбад», путем сравнения программы техобслуживания, составленной заводом-изготовителем главного двигателя с судовой программой техобслуживания, зарегистрированной в Журнале технического состояния, можно сделать вывод о грубом нарушении менеджерами судна заводской инструкции по эксплуатации главного двигателя.

Так, доказательств систематических проверок рабочего состояния систем защиты и АПС двигателя по температуре и давлению масла, температуре и давлению охлаждающей воды сюрвейеру на борту судна не представлено.

< ... >

Исходя из записей в машинном журнале, ремонт производился местной бригадой из Владивостока, а для обработки деталей привлекались местные береговые мастерские. При этом за ремонтом наблюдал лишь один сервисный инженер фирмы Scania, который указал, что цилиндрические крышки были отремонтированы какой-то «местной мастерской» без надлежащего технического надзора сервисного инженера фирмы-производителя Главного двигателя. Данный факт также подтверждается отсутствием каких-либо отчетов, актов дефектации, актов обмера деталей, актов опрессовки полостей в крышках и т.д.

Отсутствует также договор с «местной мастерской», счета за услуги, доказательства того, что эта «местная мастерская» имела надлежащие свидетельства о признании, соответствующие допуски для осуществления работ от изготовителя двигателей.

< ... >

Еще до ремонта имелись неисправности клапанного механизма, которые могли быть устранены только путём замены деталей клапанного механизма, однако этого сделано не было.

< ... >

На судне также отсутствовало Руководство по эксплуатации главного двигателя (имеется копия Руководства по эксплуатации дизеля на английском языке), на что прямо

указал сервисный инженер фирмы Scania, который также рекомендовал осуществлять модернизированную (современную) программу технического обслуживания дизеля.

Раздел 4 указанного Руководства по эксплуатации дизеля содержит указание на сроки и объёмы работ по регламентному обслуживанию и ремонтам дизеля. Заводизготовитель предусмотрел программу ТО, основанную на учёте наработки часов. Перечень операций по плановому техническому обслуживанию дизеля является достаточно обширным и занимает в Руководстве 10 страниц.

< ... >

Сравнивая содержание раздела 4 Программы технического обслуживания, составленного заводом-изготовителем ГД, с судовой программой ТО, отражённой в Журнале технического состояния № 2, можно сделать следующие выводы:

- а) судовая программа ТО, отражённая в Журнале технического состояния, не соответствует заводской программе ТО;
- б) судовая программа ТО, не учитывает фактическую наработку главного двигателя;
- в) на судне практиковалось обслуживание главного двигателя «по состоянию», а не по наработке;
- г) с момента последнего ремонта до момента аварийного происшествия главный двигатель отработал более 1180 часов. Проверку подвижности всех клапанов предписано производить через каждые 1000 часов работы. Срок был превышен почти на 20%. < ... >

Кроме того, сервисный инженер фирмы Scania указал, что в процессе ремонта главного двигателя, как выяснилось после аварии, были неправильно смонтированы (перепутаны) впускные и выпускные клапаны на 7-ми цилиндрических крышках из 16-ти, что могло стать причиной возникновения подобной аварии.

Несмотря на наличие на судне перечня ремонтных работ, некоторые из них (в частности, работы по цилиндрическим крышкам) не были выполнены, что подтверждается фактом отсутствия акта дефектации цилиндрических крышек. < ... >

Акт составлен:

Йылдыз Йылмаз, независимый сюрвейер, обладающий значительным опытом в проведении работ по расследованию морских аварий.

< ... >

**В Морскую арбитражную комиссию при Торгово-
промышленную палату Российской Федерации**

109012, г. Москва, ул.

Ильинка, 5/2, с. 1

Тел.: +7 495 620-01-77

marine@tpprf.ru

Истец: ООО «Синдбад»

690002, г. Владивосток,

Океанский просп., стр. 10

Тел./факс: +7(423)558-88-75

sindbad@mail.ru

Ответчик: Atlantic Maritime Ltd.

Гонконг, Олбани роуд, стр. 7

Тел./факс: +44020535-55-55

atlantic_insurance@outlook.com

«30» декабря 2025 г.

Ответ на отзыв на исковое заявление (выдержки) < ... >

В своем отзыве Ответчик неверно представил фактические обстоятельства дела, а также привел ошибочные (с точки зрения применимого законодательства) доводы:

1) Истец признает тот факт, что первый взнос по оплате страховой премии в предусмотренном договором страхования размере – 10 тыс. долл. США был оплачен Истцом с просрочкой.

Ответчик, однако, не заявил Истцу о своем отказе от исполнения обязательств по договору страхования в связи с допущенной просрочкой в оплате первого взноса страховой премии.

< ... >

2) Истец также считает необоснованными доводы Ответчика о том, что им или его представителями были допущены умысел или грубая неосторожность, которые могли повлечь аварию главного двигателя.

< ... >

3) Акт сюрвейерского осмотра, подготовленный по заказу Ответчика, по существу не является таковым, поскольку был подготовлен сюрвейером Йылдыз Йылмаз, который судно не посещал, не осматривал, не опрашивал членов экипажа судна.

< ... >

4) Выводы сюрвейера носят предположительный характер и не могут быть положены в основу решения состава арбитража МАК при ТПП РФ.

< ... >

5) Для целей проведения экспертного анализа доводов по техническим вопросам Истец обратился к сюрвейерам компании BlueSky Ltd., которые подготовили акт экспертизы № 1453-у, подписанный П.В. Васильевсом, сюрвейером, инженером-механиком 1 разряда. Указанный Акт опровергает носящие предположительный характер доводы Ответчика и сюрвейера по техническим вопросам, а также содержит вывод о невозможности установления действительной причины аварии.

Как отмечает привлеченный Истцом сюрвейер, «наиболее вероятной причиной аварии является зависание выхлопного клапана в направляющей, вызванное высокотемпературной коррозией штока клапана из-за присутствия в топливе ванадия и натрия. Еще одной вероятной причиной аварии может быть ошибки, допущенные экипажем судна в процессе его эксплуатации».

Кроме того, как уже отмечалось в исковом заявлении, у классификационного общества замечаний по состоянию судна также не имелось, что подтверждает окончательный акт осмотра, в котором указано соответствие судна требованиям классификационного общества.

6) Касательно проведения ремонтных работ: Истец признает, что письменный договор с компанией Scania отсутствует, что, однако, не является нарушением со стороны Истца.

< ... >

Указанная компания находится в Швеции, принявшей в отношении Российской Федерации односторонние ограничительные меры («санкции»), что препятствовало заключению соответствующего договора напрямую в письменной форме. < ... >

Наличие же фактических договорных отношений между Истцом и компанией Scania, сложившихся в отношении работ по ремонту судна, подтверждается представленными Истцом счетами.

На основании вышеизложенного

ПРОШУ:

1. взыскать с Ответчика в пользу Истца 400 тыс. долл. США – сумму страхового возмещения;
2. взыскать с Ответчика в пользу Истца проценты за пользование чужими денежными средствами, рассчитанные на дату проведения заседания состава арбитража МАК при ТПП РФ;
3. взыскать с Ответчика punitive damages в размере 10% от суммы основных требований;

4. обязать Ответчика возместить расходы Истца на арбитражное разбирательство по принципу полного возмещения, а именно - суммы, израсходованные им на ведение дела, а также понесенные ввиду уплаты арбитражного сбора.

Представитель ООО «Синдбад»
по доверенности Левашин К.А.