



14020017536784

102_42323588



АРБИТРАЖНЫЙ СУД ГОРОДА МОСКВЫ

115225, г.Москва, ул. Большая Тульская, д. 17

<http://www.msk.arbitr.ru>

РЕШЕНИЕ

Именем Российской Федерации

г. Москва

Дело № А40-201466/24-102-1860

05 февраля 2025 г.

Резолютивная часть решения объявлена 23 января 2025года

Полный текст решения изготовлен 05 февраля 2025 года

Арбитражный суд в составе судьи Козловский В. Э.,

При ведении протокола судебного секретарем Звонилиной Т.А.

рассмотрев в открытом судебном заседании дело по иску**ООО "АРКСОЛЛА" к ООО "Автопаромный грузовой терминал"**

третьи лица: ООО «Эко Шиппинг»

о взыскании 58 002 525,80 руб..

при участии представителей:от истца: Мазо Д.Л. по дов. от 31.12.2024 г. №160, диплом.от ответчика: Корнеева А.В. по дов. от 18.10.2024 г., диплом.от третьего лица: Мазо Д.Л. по дов. от 20.12.2024 г., диплом.

УСТАНОВИЛ:

Иск заявлен о взыскании убытков, причиненных ненадлежащим оказанием услуг. Истец на иске настаивает по доводам, приведенным в исковом заявлении, ссылаясь на представленные доказательства. Ответчик с заявленными требованиями не согласен. Рассмотрев материалы дела, суд приходит к выводу, что иск подлежит удовлетворению по следующим основаниям.

Как следует из материалов дела, в соответствии с договором БИМКО НАЙП 2015 ТАЙМ - ЧАРТЕР от 14 июля 2023 г. (далее Договор) ООО «АРКСОЛЛА» (далее Фрахтователи, Истец) 21.07.2024 года приняли у ООО «АВТОПАРОМНЫЙ ГРУЗОВОЙ ТЕРМИНАЛ» (далее Судовладельцы, Ответчик) судно т/х «Мая-1» (далее Судно) на тайм-чартерный период продолжительностью 90 дней +/- 12 дней.

В соответствии с договором БИМКО НАЙП 2015 ТАЙМ - ЧАРТЕР от 14 июля 2023 г. ООО «АРКСОЛЛА» 21.07.2023 года передало Судно в аренду с экипажем обществу с ограниченной ответственностью «Эко Шиппинг» (далее Фрахтователи, Третье лицо).

В соответствии с рейсовым заданием № M223001 судно было назначено для перевозки грузов ООО «АРКТИК СПГ 2» по договору морской перевозки № 117-ALNG2-2021 от 17.02.2021г и грузов АО «СОВФРАХТ» по договору морской перевозки № 28/2023 от 31.05.2023г по маршруту: Мурманск - Архангельск - Сабетта уч. №2 - Тикси - Мурманск.

В период с 22.07.2023 по 23.07.2023 в порту Мурманск была осуществлена погрузка груза на Судно для перевозки по маршруту порт Мурманск - порт Тикси

(договор морской перевозки № 28/2023 от 31.05.2023г), после чего судно последовало в порт Архангельск.

В период с 25.07.2023 по 05.08.2023 в порту Архангельск была осуществлена погрузка груза на судно для перевозки по маршруту порт Архангельск - порт Салман (договор морской перевозки № 117-ALNG2-2021 от 17.02.2021г), после чего судно преследовало в порт Салман.

08.08.2023 года, во время следования судна в порт Салман, капитан судна т/х «Майя-1» уведомил Фрахтователей о том, что 08 августа 2023г. в 12.00 при очередном осмотре груза в трюмах, в трюме №2 была обнаружена утечка мазутного топлива, о чем были немедленно уведомлены все заинтересованные стороны, в том числе Истец, Ответчик и Третье лицо.

10.08.2023 года Истец направил в адрес Ответчика письмо № 395-23-и в котором уведомил Ответчика о том, что осмотр/сюрвей груза с приходом судна в порт выгрузки не возможен из-за отсутствия полноценного доступа и будет выполнен при первой возможности, сразу после открытия твиндеков трюма № 2. Представители судовладельца, фрахтователя, грузополучателя извещены о месте и времени проведения совместного осмотра.

15 августа 2023 года в порту Салман был составлен акт общей формы №15-08-23/1 в соответствии с которым было установлено что при внешнем осмотре груза в трюме №2 судна Майя-1 после выполнения ППП и осмотре груза после выполнения ППП в период с 09.08.2023г. по 15.08.2023г. было зафиксировано повреждение груза, а именно загрязнение части груза черной жидкостью (мазут). При осмотре трюма №2 судна Майя-1 после проведения ППП не были обнаружены повреждения трюма или танка. При осмотре установлено что груз разложен в трюме правильно без сдвигов. В соответствии с указанным актом не предоставлен к получению следующий груз: Плиты железобетонные ПДН и изделия бетонные (тротуарная плитка), ящик обрешетка.

15.08.2023 Истец направил в адрес Ответчика письмо №399-23-и в котором уведомил Ответчика о выводе из аренды т/х «Майя-1» вследствие невозможности его использования в коммерческих целях, до момента устранения выявленных недостатков (off-hire) с момента остановки выгрузки неповрежденного груза.

В связи с тем что судно утратило мореходное состояние (возможность продолжать рейс в порт Тикси), 15.08.2023 года судно также выгрузило в порту Сабетга уч. 2, груз предназначенный для доставки в порт Тикси и передало указанный груз представителю Истца.

Для доставки указанного груза в порт ТИКСИ Истец привлёк судно «Андрей Осипов». Для доставки груза в соответствии с рейсовым заданием № M223001 из порта Тикси в порт Мурманск Истце привлёк судно «Мыс Флора».

15.08.2023 Ответчик направил в адрес Истца ответ № 1106 от 15/08/2023 года в соответствии с которым уведомил Истца о том, что на дату ответа нет возможности определить истинную причину возникшей неисправности топливного танка.

В своем письме Ответчик указал что предполагает, что наиболее вероятной причиной возникшей утечки топлива явилось механическое повреждение переборок трюма при производстве грузовых операций (погрузка, крепление груза), проводившихся в порту Архангельск силами и средствами Фрахтователей, что исключает его ответственность.

Также Ответчик уведомил Истца о том, что считает заявленный письмом № 399-23-и от 15.08.2023 вывод из аренды судна Майя-1 недобросовестным и незаконным и просил Истца отозвать заявление о выводе судна из аренды до момента точного установления причины повреждения судна.

В связи с тем, что выгрузка поврежденного груза в порту Салман была запрещена и при наличии спорной ситуации относительно причин протечки топлива и повреждения груза, Ответчику были даны инструкции следовать в порт Архангельск

для проведения совместного осмотра судна и груза, с участием представителей, грузовладельца, стивидорной компании, судовладельца и фрахтователя.

24.08.2023 года в порту Архангельск ТЛК «Соломбальский Терминал», причал № 46 состоялся совместный осмотр т/х «Майя-1» с участием независимых сюрвейеров, с участием сотрудника классификационного общества, с участием представителей Истца, Фрахтователей и стивидорной компании, осуществлявшей погрузку груза в порту Архангельск.

В результате проведенного осмотра было обнаружено повреждение стенки вентиляционной шахты трюма №2, проходящей через топливный танк №2ПБ и через которое произошла утечка топлива из топливного танка №2ПБ в трюм №2. Обнаруженное повреждение имело явные признаки поверхностного изнашивания и носило коррозионный характер. При осмотре не обнаружилось каких-либо следов, указывающих на стивидорные повреждения трюма №2 и топливного танка №2ПБ.

Учитывая изложенное, капитан судна, нотисом от 24.08.2024 года подтвердил вывод судна из аренды с 15.08.2024 года.

Также 25.08.2023 года Стороны подписали дополнительное соглашение к Договору ТАИМ -ЧАРТЕР (НАЙП 2015) от 14 июля 2023 г. в соответствии с которым установили, что «15» августа 2023 года по МСК судно т/х «Майя-1» выведено из аренды по техническим причинам вследствие невозможности его использования в коммерческих целях. Арендная плата с указанной даты и до даты обратного ввода судна в аренду не начисляется и оплате не подлежит. Стороны договорились о том, что судно т/х «Майя-1» будет возвращено в аренду после устранения Судовладельцами технических неисправностей судна и получения Судовладельцами разрешения классификационного общества и портовых властей на выход из морского порта.

Поврежденный груз перевозился на судне из порта Архангельск в порт Салман третьим лицом на основании договора морской перевозки № 117-ALNG2-2021 от 17.02.2021 г, заключенного с ООО «Арктик СПГ-2».

Письмом №2314-08 от 30.08.2023 года ООО «Арктик СПГ-2» заявило требование произвести закупку аналогичных ТМЦ с поставкой в порт г. Архангельска.

Письмом №408-23-и от 01.09.2023г. Истец заявил аналогичное требование в адрес Ответчика.

Электронным письмом от 08.09.2023 года (направлено с адреса [chartering\(g\)adaro.ltd](mailto:chartering(g)adaro.ltd) - статья 55 Договора тайм-чартера) Ответчик на основании письма Истца №408-23-и от 01.09.2023г. подтвердил закупку и доставку груза - железобетонные плиты и дорожная плитка в п. Архангельск -силами Ответчика.

Письмом от 12.09.2023 года Ответчик уведомил Фрахтователей о том, что он изменили свое решение относительно закупки и доставки груза - железобетонные плиты и дорожная плитка в п. Архангельск силами Ответчика и попросили предоставить документы, подтверждающие невозможность использования груза, загрязненного мазутом, по назначению (в том числе информацию о невозможности использования груза после проведения работ по его очистке).

Письмом №414-23-и от 14.09.2023 года Ответчику было предложено самостоятельно урегулировать вопрос о замене или очистке груза с грузовладельцем, в том числе Ответчику было предложено своими силами произвести очистку груза и после очистки собрать комиссию по приемке груза, с участием всех сторон, в том числе Фрахтователей и Грузовладельцев.

В этом же письме Истец уведомил Ответчика о том, что груз размещен на территории ТЛК Соломбальский Терминал на возмездной основе.

Письмом №б/н от 20.09.2023 года Ответчик согласовал проведение независимой экспертизы груза. Письмом № б/н от 20.09.2023 года Ответчик согласовал кандидатуру эксперта - Торгово-промышленная палата Архангельской области.

В связи с тем, что Торгово-промышленная палата Архангельской области не проводит экспертизы по определению стоимости восстановительного ремонта, Третьим лицом была также заказана дополнительная экспертиза в ООО Респект на предмет определения стоимости восстановительного ремонта поврежденного груза.

В соответствии с заключением Торгово-промышленной палаты Архангельской области использование плит дорожных и плитки тротуарной, загрязненных мазутом, без устранения выявленных нарушений и выполнения требований нормативно-технического регламента РФ, не представляется возможным. С большей долей вероятности, очистить груз, загрязненный мазутом, (плиты дорожные, плитка тротуарная) при должной и тщательной очистке до такой степени, чтобы он соответствовал требованиям «использования его по назначению», возможно без сохранения товарного вида завода-изготовителя по цвету (очищенная поверхность будет иметь ржаво-серый цвет). Наилучшим образом очистка от мазута плит дорожных и плитки тротуарной производится путем обработки загрязненных поверхностей растворителем «Сольвент». Площадь загрязненной поверхности груза, требующая очистки от мазута, составляет 6 097,92 (шесть тысяч девятьсот семь) м².

В соответствии с экспертным заключением ООО «Респект» стоимость восстановительного ремонта объекта экспертизы на дату проведения экспертизы (услуги по очистке бетонных изделий) составила 11 865 810 (Одиннадцать миллионов восемьсот шестьдесят пять тысяч восемьсот десять) рублей.

В тоже время, стоимость закупки аналогичного груза с учетом расходов по доставке в порт Архангельск, на тот момент составляла 8 577 096,00 рублей, что значительно ниже услуг по очистке поврежденного груза.

Принимая во внимание что Ответчик не предпринял ни каких действий по замене или очистке груза, учитывая согласие Ответчика на приобретение груза взамен поврежденного за счет Ответчика и учитывая сокращенный срок летней навигации по трассе северного морского пути Третье лицо было вынуждено самостоятельно приобрести бетонные изделия и передать их грузовладельцам, взамен испорченных.

27.09.2023 года в адрес Ответчика было направлено морское требование о возмещении убытков с приложением подтверждающих документов, в котором в том числе содержалось предложение произвести зачет взаимных требований, от проведения которого Ответчик отказался.

В соответствии с п. 1 ст. 393 ГК РФ должник обязан возместить кредитору убытки, причиненные неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательства.

Под убытками понимаются расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или повреждение его имущества (реальный ущерб), а также неполученные доходы, которые это лицо получило бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не было нарушено (упущенная выгода) (п. 2 ст. 15 ГК РФ).

Согласно разъяснениям, данным в п. 13 Постановления Пленума ВС РФ от 23 июня 2015 № 25 «О применении судами некоторых положений раздела I части первой Гражданского кодекса Российской Федерации», в состав реального ущерба входят не только фактически понесенные соответствующим лицом расходы, но и расходы, которые это лицо должно будет произвести для восстановления нарушенного права.

Аналогичные разъяснения содержатся в п. 2 Постановления Пленума ВС РФ от 24 марта 2016 № 7 «О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса Российской Федерации об ответственности за нарушение обязательств».

В п. 12 Постановления Пленума ВС РФ от 23 июня 2015 № 25 «О применении судами некоторых положений раздела I части первой Гражданского кодекса Российской Федерации» разъяснено, что по делам о возмещении убытков истец обязан доказать, что ответчик является лицом, в результате действий (бездействия) которого

возник ущерб, а также факты нарушения обязательства или причинения вреда, наличие убытков.

Исходя из вышеизложенного, возмещение убытков в рассматриваемом случае возможно при наличии совокупности следующих обстоятельств: (А) факт нарушения Судовладельцем договорного обязательства, (Б) возникновение у Фрахтователей убытков, в том числе в виде будущих расходов, (В) наличие причинно-следственной связи между действиями Судовладельцев и их последствиями и (Г) вина Судовладельца.

Обязательства должны исполняться надлежащим образом в соответствии с условиями обязательства и требованиями закона (ст. 309 ГК РФ).

По договору фрахтования судна на время (тайм-чартеру) судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа судна в пользование на определенный срок для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания (ст. 198 КТМ РФ).

В момент транспортировки груза т/х «Майя-1» был передан Фрахтователям по Договору тайм-чартера вместе с командой, ответственность за которую несет Судовладелец.

Пунктом 2 Договора тайм-чартера стороны предусмотрели, что судно в момент его сдачи в аренду должно обладать всеми мореходными качествами и во всех отношениях быть готовым к дальнейшей эксплуатации, имея достаточное количество водного балласта, быть готовым к использованию грузового оборудования одновременно с полностью компетентными Капитаном, экипажем и рядовым составом, которые отвечают стандартам перевозке грузов, а трюма судна должны быть чистыми и во всех отношениях готовы принять предполагаемый груз, либо допустимый груз.

Судовладелец обязан привести судно в мореходное состояние к моменту его передачи фрахтователю - принять меры по обеспечению годности судна (его корпуса, двигателя и оборудования) для целей фрахтования, предусмотренных тайм-чартером, по укомплектованию судна экипажем и надлежащему снаряжению судна. Судовладелец обязан также в течение срока действия тайм-чартера поддерживать судно в мореходном состоянии, оплачивать расходы на страхование судна и своей ответственности, а также на содержание членов экипажа судна (статья 203 Кодекса торгового мореплавания).

Согласно Сюрвейерскому отчету причиной протечки мазута и повреждения груза явились износ и коррозионные повреждения стенки вентиляционной шахты трюма №2, проходящей через топливный танк №2ПБ, что указывает на несоблюдение Судовладельцем принятых на себя обязательств.

Таким образом, Судовладелец ненадлежащим образом выполнил принятые на себя обязательства по предоставлению судна в мореходном состоянии и поддержании судна в мореходном состоянии, следовательно, нарушил свое договорное обязательство.

В результате протечки мазута и порчи груза судно было выведено из Аренды, но в указанный период Фрахтователи понесли дополнительные расходы на судно и поврежденный груз, которые в силу положений статьи 15 ГК РФ подлежат возмещению за счет виновной стороны, т.е. за счет Судовладельцев.

В результате протечки мазута в трюм №2 у Фрахтователей возникли убытки, складывающиеся следующим образом:

1. Расходы на привлечение судна т/х «Андрей Осипов» для доставки груза, подлежащего доставке в порт Тикси и выгруженного из поврежденного Судна 15.08.2023 в порту Салман, в том числе:

- (порт Салман) - Лоцманский сбор - №ПС-02790 от 19.08.2023 в размере 27 631,50 рублей

- (порт Салман) - Гидрографическое предприятие - №1182 от 19.08.2023 в размере 156 011,70 рублей.
- (порт Салман) - Корабельный сбор в размере 69 149,60 рублей
- (порт Салман) - ПРР груза - №MOW20047207 от 22.08.2023 в размере 183 545,08 рублей.
- (порт Тикси) - швартовщики - АКТ 43 от 30.08.2023 в размере 22 705 рублей.
- (порт Тикси) - Корабельный сбор в размере 30 040,40 рублей.
- (порт Тикси) - Дальневосточный Росморпор - №08578/11 Сбор транспортной безопасности в размере 7 085 рублей.
- расходы на девиацию судна т/х «Андрей Осипов» (изменение маршрута и возврат на маршрут) в размере 28 168 200,15 рублей.
- 2. Расходы, связанные с Судном «Майя-1»:
 - (порт Архангельск) - РМРС №23.00956/190 от 28.08.23 внеочередное - в размере 9 800,00 Р
 - (порт Архангельск) - ИП Попов Г.Ф №08/1 ЭШ от 25.08.23 от 25.08.23 Бункер сюрвейер в размере 12 000,00 Р
- 3. Расходы на привлечение судна т/х «Мыс Флора» для доставки груза, подлежащего доставке из порта Тикси до порта Мурманск:
 - расходы на девиацию судна т/х «Мыс Флора» (изменение маршрута) в размере 8 478 122,40 рублей.
 - разница в арендной ставке между Судном и т/х «Мыс Флора» в размере 6 766 449,20
- 4. Расходы Фрахтователей на экспертизу поврежденного груза в размере 139 000 рублей в ТПП по АО.
- 5. Расходы Фрахтователей на определение стоимости восстановительного ремонта груза в размере 35 000 рублей в ООО Респект.
- 6. Расходы и приобретение груза взамен поврежденного - 8 577 096,00 рублей.
- 7. ПРР поврежденного груза в порту Архангельск (ТЖ Соломбальский терминал) - 2 504 041,34 рублей.
- 8. Доставка груза до порта Салман - 2 796 648,42 рублей. **Итого, убытки составили 58 002 525,80 рублей.**

26.09.2023 года Третье лицо заявило в адрес Истца морское требование о возмещении указанных убытков.

Доводы **отзыва** противоречат имеющимся в материалах дела доказательствам и действующему законодательству.

Согласно **ст. 65 АПК РФ** каждое лицо, участвующее в деле, должно доказать обстоятельства, на которые оно ссылается как на основание своих требований и возражений.

Таким образом, суд приходит к выводу, что иск подлежит удовлетворению.

Судебные расходы, согласно ст. 110 АПК РФ, относятся на ответчика.

На основании вышеизложенного, руководствуясь ст. ст. 307 - 310, 330, 333 ГК РФ, ст. ст. 110, 123, 156, 167 - 171 АПК РФ, суд

РЕШИЛ:

Взыскать с ООО "Автопаромный грузовой терминал" в пользу ООО "АРКСОЛЛА" 58 002 525 руб. 80 коп. убытков, а также взыскать 200 000 руб. 00 коп. расходов по оплате госпошлины.

Решение может быть обжаловано в месячный срок с даты его принятия в Девятый арбитражный апелляционный суд.

Судья

В.Э.Козловский

Электронная подпись действительна.

Данные ЭП: Удостоверяющий центр Казначейство России
Дата 20.06.2024 10:46:21
Кому выдана Козловский Виктор Эдуардович