

Sygn. akt VIII GC 282/12

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 21 stycznia 2015 r.

Sąd Okręgowy w Szczecinie Wydział VIII Gospodarczy

w składzie następującym:

Przewodniczący SSO Agnieszka Górska

Protokolant: st. sekr. sąd. Marta Perkowska

po rozpoznaniu w dniu 7 stycznia 2015 r. w Szczecinie

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w (...) z siedzibą w S. J.'s (...)

przeciwko (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W.

o zapłatę

I zasądza od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz powódek (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w (...) z siedzibą w S. J.'s (...) solidarnie kwotę 115.000 (stu piętnastu tysięcy) euro z ustawowymi odsetkami od dnia 11 marca 2011 r.;

II zasądza od pozwanego na rzecz powódek solidarnie kwotę 41.639,09 (czterdziestu jeden tysięcy sześciuset trzydziestu dziewięciu złotych dziewięciu groszy) tytułem kosztów procesu.

Sygn. akt VIII GC 282/12

UZASADNIENIE

(...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w (...) w S. J.'s (...) wnieśli o zasądzenie na rzecz powodów solidarnie kwoty 115.000 euro wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 11 marca 2011 r. wraz z kosztami procesu i wydatkami w łącznej kwocie 10.827,09 zł.

W uzasadnieniu powodowie powołali się na łączącą ich z pozwaną umowę ubezpieczenia, obejmująca ubezpieczenie (...) statku (...), wydatków związanych z ww. statkiem oraz ubezpieczenie w zakresie utraty zarobku z tytułu czarteru statku z wyłączeniem ryzyk wojennych. Suma ubezpieczenia co do ostatniego ze wskazanych ryzyk wyniosła 115.000 euro. Strona powodowa wskazała na awarię statku, zgłoszoną ubezpieczycielowi, w związku z którą powodom wypłacono bezsporną zaliczkę w wysokości 180.000 zł. W związku z awarią statek przebywał na remoncie w okresie od 22 października 2010 r. do 22 grudnia 2010 r. W ocenie powodów po ich stronie powstało roszczenie o odszkodowanie z tytułu awarii wspólnej, awarii partykularnej – utraty kotwicy i kosztów naprawy windy kotwicznej, awarii partykularnej – naprawy układu sterowo – napędowego oraz z tytułu utraty zarobku przez okres trwania remontu. Pozwana przyznała powodom kolejną zaliczkę w wysokości 119.385 zł na poczet kosztów związanych z uszkodzeniem śruby i wału śrubowego, a następnie odszkodowanie z tego tytułu określiła łącznie na 250.748,61 zł. Co do naprawy maszynki sterowej wysokość odszkodowania strony ustaliły w ugodzie na 122.638,36 euro. Odmówiła zaś wypłaty odszkodowania w zakresie utraty zarobku.

W odpowiedzi na pozew pozwana wniosła o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie od powodów na jej rzecz zwrotu kosztów procesu.

W uzasadnieniu pozwana powołała się na warunki szczególne polisy oraz angielskie klauzule instytucyjne podnosząc, że statek był wykorzystywany na podstawie umowy przewozu, a nie umów innego typu (umowy czarteru na czas bądź typu bareboat), a zatem utrata zarobku może dotyczyć jedynie „niezarobionych” frachtów. Utrata zarobku nie mieściła się tym samym w zakresie umowy ubezpieczenia zawartej z powodami. Postanowienia angielskich klauzul instytucyjnych odnoszą się bowiem wyłącznie do utraty opłat z tytułu umów o korzystanie z cudzego statku tj. najmu, a nie utraty wynagrodzenia (frachtu) z tytułu umowy przewozu (voyage charter). Ponadto według tych postanowień jeżeli statek pozostaje poza czarterem ochrona ubezpieczeniowa nie jest świadczona. W ocenie pozwanej przy interpretacji warunków umowy odnosić należy się do Kodeksu morskiego, który zawiera kompletne regulacje w przedmiocie czarteru i czarteru na podróż, co wyłącza konieczność interpretacji w oparciu o prawo obce. Polski Kodeks morski posługuje się jedynie regulacjami z zakresu przewozu ładunku morzem, w tym umowy czarterowej. Czarterowa umowa przewozu nie może zostać zakwalifikowana jako umowa o korzystanie z cudzego statku. Odmienny charakter mają wynagrodzenie wynikające z umowy o korzystanie z cudzego statku (opłata czarterowa) i wynagrodzenie za czarter na podróż (fracht), znane są one również prawu angielskiemu.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

Pomiędzy powodami (...) spółką z ograniczoną odpowiedzialnością w S. oraz (...) Company Ltd w S. J.'s a pozwaną (...) Spółką Akcyjną w W. została zawarta umowa ubezpieczenia (...), której przedmiotem był statek do przewozu ładunków i kontenerów (...). Okres ubezpieczenia trwał od 1 stycznia 2010 r. do 31 grudnia 2010 r., zaś suma ubezpieczenia została określona na 1.800 euro. Potwierdzenie zawarcia umowy stanowiła polisa nr (...) z dnia 11 stycznia 2010 r.

Dowód:

- polisa nr (...) k. 63
- warunki szczególne k. 64-65

Pomiędzy powodami a pozwaną została zawarta umowa ubezpieczenia, której przedmiotem były wydatki związane ze statkiem (...). Okres ubezpieczenia trwał od 1 stycznia 2010 r. do 31 grudnia 2010 r., zaś suma ubezpieczenia została określona na 360.000 euro. Potwierdzenie zawarcia umowy stanowiła polisa nr (...).

Dowód:

- polisa nr (...) k. 66-67

Pomiędzy powodami a pozwaną została zawarta umowa ubezpieczenia, której przedmiotem była utrata zarobku z tytułu czarteru (...) statku z wyłączeniem ryzyk wojennych (L. (...) H. E. (...)). Okres ubezpieczenia trwał od 1 stycznia 2010 r. do 31 grudnia 2010 r., zaś suma ubezpieczenia została określona na 115.000 euro. Potwierdzenie zawarcia umowy stanowiła polisa nr (...) z dnia 11 stycznia 2010 r.

W warunkach szczególnych do polisy wskazano, że w ubezpieczeniu obowiązują angielskie klauzule instytucyjne (ust. 2):

- 2.1. “ L. (...) (...) War ((...)(...)) (...) (...),
- 2.2. “ (...) , B. , B. A. E. C.” dtd z dnia 10 listopada 2003 r.
- 2.3. “ (...) Cyber A. C.” dtd z dnia 10 listopada 2003 r.

W ust. 3 wskazano, że w treści klauzuli (...) wprowadzono następujące zmiany:

3.1. klauzula 1(a) (...) 1/10/83 zastąpiona została warunkami (...), na których ubezpieczona jest jednostka, tj. (...) T. C._H.” z dnia 1 listopada 1995 r. (Cl. 280),

3.2. klauzula 13 (...) 1/10/83 odnosi się również do warunków (...) jednostki, tj, (...) z dnia 1 listopada 1995 r. (Cl. 280),

3.3 klauzula 1 (...) 1/10/83 została uzupełniona w odniesieniu do zapisów jak następuje: „occurring during the period of this insurance the V. is prevented from earning hire for a period in excess of 10 days in respect of any accident, then his insurance shall pay 2.800 EUR of the sum hereby insured for each 24 hours after the expiration of the said days during which the V. is so prevented from earning hire for not exceeding a further 46 days in respect of any one accident or occurrence (and not exceeding 46 days in all during the currency of this (...) (irrespective of the expiry date of this insurance, provided that the repairs in respect of which a claim is made hereunder are completed within 12 months of the expiry of the period covered by this insurance” (występujących w trakcie okresu niniejszego ubezpieczenia, statek nie może osiągnąć zarobku za okres przekraczający 10 dni w odniesieniu do jakiegokolwiek wypadku, wtedy to z jego ubezpieczenia wypłaci się 2.800 euro z sumy niniejszym ubezpieczonej za każde 24 godziny po upływie wspomnianych dni, w trakcie których statek nie może w ten sposób osiągnąć zarobku przez nieprzekraczalne dalsze 46 dni w odniesieniu do dowolnego jednego wypadku lub zdarzenia (i nie przekraczając ogółem 46 dni w okresie obowiązywania niniejszego ubezpieczenia) niezależnie od terminu wygaśnięcia niniejszego ubezpieczenia z zastrzeżeniem, że remonty w odniesieniu do których zgłosi się roszczenie w niniejszych ramach, zostaną zakończone w ciągu 12 miesięcy od upływu okresu objętego niniejszym ubezpieczeniem”.

3.4. klauzula nr 7 – ochrona ubezpieczeniowa rozpoczyna się z dniem rozpoczęcia prac remontowych na statku. W przypadkach, kiedy zaistnieją okoliczności uzasadniające dopuszcza się rozpoczęcie ochrony z chwilą wejścia statku do stoczni w celu przeprowadzenia prac remontowych.

3.5. ochrona ubezpieczeniowa obejmuje czas wyłączenia statku z eksploatacji na czas remontu wyłącznie w odniesieniu do uszkodzeń statku powstałych wskutek zdarzeń objętych umową ubezpieczenia (...) jednostki.

Zgodnie z klauzulą 10 zd. 1 w przypadku gdy statek zostanie zbyty lub wycofany z czarteru inaczej, aniżeli tytułem Straty Całkowitej lub Konstruktywnej Straty Całkowitej S., niniejsze ubezpieczenie jest automatycznie nieważne.

Wskazano również, że okres likwidacji szkody z niniejszej polisy wynosić będzie 30 dni liczonych od dnia złożenia wniosku odszkodowawczego wraz z kompletem dokumentów, których wykaz zostanie uzgodniony z (...) SA z zastrzeżeniem art. 366 § 1 Kodeksu morskiego (ust. 5). Oryginalny tekst angielski klauzul miał pierwszeństwo przed ich wersjami przetłumaczonymi na język polski (ust. 7). W przypadku rozbieżności na tle interpretacji angielskich klauzul, szczególnie w związku z brakiem odnośnych uregulowań w prawie polskim, powstające spory miały być rozstrzygane przez strony przy posłużeniu się interpretacją wynikającą z angielskiego orzecznictwa i praktyki, jednak wnioski wynikające z zastosowania prawa angielskiego nie mogły być sprzeczne z ogólnymi przepisami i porządkiem prawnym, obowiązującym w Polsce (ust. 8). Stosunki cywilno – prawne związane z posiadaniem jednostki i żeglugą morską regulować miała ustawa Kodeks morski, a w przypadku braku odpowiednich zapisów ustawa Kodeks cywilny oraz inne powszechnie obowiązujące regulacje prawne (ust. 9). Ubezpieczenie podlegać miało polskiemu prawu i jurysdykcji (ust 10).

Dowód:

- polisa nr (...) k. 68, 71

- warunki szczególne k. 69-70

- warunki ubezpieczenia k. 72-75

- opinia prawna wraz z tłumaczeniem k. 261-291

- zeznania świadka J. P. (1) k. 362-363

Przy zawarciu umowy, potwierdzonej polisą o numerze (...) strona powodowa była reprezentowana przez brokera A. H.. Ze strony pozwanej przy zawieraniu umowy obecna była B. G..

Przed zawarciem umowy, której okres ubezpieczenia obejmował 2010 rok, pozwana nie zgłaszała żadnych zastrzeżeń dotyczących definicji zatrudnienia statku, wynikającej z klauzuli nr 1 "L. of Charter (...) War" ((...) 1/10/83) (...) 455.

Strony współpracowały od 2005 roku i od tego momentu pozwana nie wносиła żadnych zastrzeżeń co do dotychczasowej interpretacji klauzuli nr 1, nie wskazywała aby nie znajdowała ona zastosowania w przypadku zatrudnienia na podstawie umów czarteru na podróż. W rozmowach poprzedzających zawarcie umowy w 2005 roku A. H. wskazywał, że w przypadku statku (...) zawierane są umowy czarteru na podróż.

Dowód:

- zeznania świadka J. P. (2) k. 362-363

- zeznania świadka A. H. k. 365-367

- zeznania świadka B. G. k. 378-381

W dniu 17 października 2010 r. w porcie w S. rozpoczęto załadunek papieru na statek (...), stanowiący własność powódki (...) Company (...). Stały zarząd statkiem wykonuje powódka (...) spółka z o.o. w S., eksploatując go i uzyskując z tego tytułu dochody.

Statek miał odbyć planowaną podróż nr 201 do portu w G. w wielkiej Brytanii, którą rozpoczął 18 października 2010 r. na podstawie zawartej umowy czarteru na podróż.

Dowód:

- zgłoszenie gotowości statku k. 76

- manifest k. 77

- oświadczenie o faktach k. 78-79

- raport podróży k. 80-81

- konosament nr 1 z tłumaczeniem k. 82-85

- konosament nr 1A z tłumaczeniem k. 86-89

- konosament nr 1B z tłumaczeniem k. 90-93

- zeznania świadka J. P. (1) k. 362-363

- zeznania świadka M. K. k. 364

W dniu 20 października 2010 r. statek utracił moc manewrową w związku z awarią systemu sterowania – uszkodzeniem głównej części maszyny sterowej. Następnie doszło do uszkodzenia mechanizmu wyciągania kotwicy, a następnie jego utraty. (...) został odholowany do portu w H., gdzie został zacumowany 22 października 2010 r. Podjęto decyzję o pozostawieniu statku w porcie w celu wykonania prac remontowych.

Pozwana została poinformowana o awarii statku przez brokera ubezpieczeniowego w dniu 21 października 2010 r. W związku z tym zdarzeniem pozwana przyznała powodom bezsporne odszkodowanie w wysokości 180.000 zł.

Dowód:

- protest morski z tłumaczeniem k. 94-97
- raport kapitana k. 98-99
- korespondencja elektroniczna k. 100-101
- zawiadomienie z dnia 14.12.2010 r. k. 102
- zestawienie faktów z tłumaczeniem k. 103-118
- zeznania świadka J. P. (1) k. 362-363
- zeznania świadka M. K. k. 364

(...) przebywał w stoczni w H. od dnia 22 października 2010 r. do 22 grudnia 2010 r., kiedy opuścił port i udał się w dalszą podróż do G..

Dowód:

- zestawienie faktów z tłumaczeniem k. 103-118
- kopia dziennika okrętowego k. 119-134
- raport podróży k. 80-81

Wskutek awarii statku strona powodowa utraciła możliwość zatrudnienia statku. Przedstawiciel frachtującego przekazał zakontraktowane dla statku (...) przewozy morskie podmiotom zewnętrznym. W związku z powyższym powodowa spółka (...) utraciła fracht, zaś powódka (...) prowizję od przychodów.

Dowód:

- mail z dnia 2.02.2012 r. k. 240-241
- konosamenty k. 242-260
- zeznania świadka J. P. (1) k. 362-363

W dniu 1 lutego 2011 r. powodowie, za pośrednictwem brokera ubezpieczeniowego zwrócili się do pozwanej o wypłatę odszkodowania. Łącznie wstępna wysokość odszkodowania została określona na 330.134,18 euro, w tym 115.000 euro tytułem odszkodowania za utratę zarobku.

Pozwana przyznała w związku z żądaniem kolejną zaliczkę w wysokości 119.385 zł (30.000 euro) na poczet kosztów związanych z uszkodzeniem śruby. Następnie zaś pozwana wysokość szkody – koszty napraw odnoszące się do uszkodzenia śruby oraz wału określiła na 50.353 euro (250.748,61 zł). Zawiadomiła powodową spółkę (...) o wypłacie kwoty 131.363,61 zł. Stanowiło to równowartość 32.866,20 euro – 20.353 euro tytułem odszkodowania za uszkodzenie śruby i 12.513,20 euro, tytułem 40% wartości z faktury VAT, przedstawionej przez stronę powodową. W pozostałej części należności objęte ww. fakturą pozwana uznała za niepodlegające refundacji.

Dowód:

- pismo z dnia 1.02.2011 r. k. 135
- wniosek odszkodowawczy k. 136-140

- zawiadomienie z dnia 8.03.2011 r. k. 141
- zawiadomienie z dnia 11.03.2011 r. k. 142
- pismo z dnia 17.03.2011 r. k. 143-144

Pismem z dnia 22 marca 2011 r. pozwana odmówiła wypłaty odszkodowania z tytułu utraty zarobku przez statek. W uzasadnieniu wskazano, że w chwili zdarzenia statek nie był przedmiotem czarteru na czas ani umowy czarteru typu bareboat; statek zarabkuje frachty w oparciu o umowy przewozu. Ubezpieczeniem nie są objęte utracone frachty z tytułu umów przewozu, a sformułowanie „loss of charter hire”, wynikające z brzmienia warunków L. of Charter (...) War (...) 1/10/83 (...) 455, odnosi się do utraty opłat z tytułu umów o korzystanie z cudzego statku.

Powódka wniosła o ponowne przeanalizowanie sprawy. Pozwana podtrzymała swoje stanowisko.

Dowód:

- pismo z dnia 22.03.2011 r. k. 145
- pisma z dnia 4.04.2011 r. k. 146, 147-156
- mail z dnia 6.05.2011 r. z załącznikiem k. 157-158
- mail z dnia 6.05.2011 r. z załącznikiem k. 159-161
- mail z dnia 12.05.2011 r. k. 163
- pisma pozwanej z dnia 11.05.2011 r. k. 164-166

Powódka wzywała pozwaną m. in. do zapłaty kwoty 115.000 euro z tytułu odszkodowania należnego z tytułu utraconego zarobku w związku z wyłączeniem statku (...) z eksploatacji na okres remontu w H..

Strony podjęły rozmowy w celu ugodowego zakończenia sprawy. Powodowa spółka (...) przesłała pozwanej projekt porozumienia dotyczący odszkodowania z tytułu uszkodzenia maszyny sterowej. W związku z zawarciem ugody wypłacona została przez pozwaną kwota 509.353,90 zł.

Dowód:

- wezwania z dnia 27.06.2011 r. k. 174, 178
- pełnomocnictwa k. 175, 179
- dowody doręczenia k. 176-177, 180-181
- korespondencja elektroniczna k. 182-186
- pismo z dnia 19.08.2011 r. k. 187
- projekt ugody k. 188-189
- dowody doręczenia k. 190-191
- pismo z dnia 23.08.2011 r. wraz z mailem k. 192-195

Jednocześnie pozwana podtrzymała odmowne stanowisko w przedmiocie wypłaty odszkodowania z tytułu utraconego zarobku przez statek. Pozwana powołała się na postanowienia Kodeksu morskiego i Kodeksu cywilnego wskazując, że interpretacja wynikająca z angielskiego orzecznictwa jest dopuszczalna w razie braku odnośnych regulacji w

prawie polskim. Ponownie podkreśliła, że ubezpieczenie dotyczy utraty opłaty czarterowej, a nie każdego zarobku w szczególności frachtu wynikającego z umów przewozowych. W ocenie pozwanej statek pozostawał poza czarterem, co w związku z brzmieniem klauzuli 10 Klauzul Instytutowych L. of Charter (...) War uzasadnia anulowanie klauzul.

Strona powodowa uznała dokonaną interpretację klauzul za nieprawidłową, powołując się na brzmienie pkt 7 i 8 warunków szczególnych do polisy nr (...) i podnosząc że brak jest podstaw do interpretowania klauzul w oparciu o polskie regulacje prawne. Strony uzgodniły, że należy zasięgnąć opinii brokera z rynku londyńskiego. Po przesłaniu pozwanej proponowanej treści zapytania do brokera pozwana oświadczyła, że zasięgnięcie opinii brokera nie jest celowe; powołała się na brzmienie ust. 9 i 10 warunków szczególnych polisy.

Dowód:

- pisma z dnia 16.08.2011 r. k. 197-199
- pismo z dnia 3.10.2011 r. k. 200-203
- dowody doręczenia k. 206-208
- pismo z dnia 13.10.2011 r. k. 206-208
- pisma z dnia 15.11.2011 r. k. 209-215, 216-218
- pismo z dnia 22.11.2011 r. k. 220-221

Strona powodowa zleciła sporządzenie opinii prawnej kancelarii (...) z siedzibą w L.. W opinii tej wskazano, że zwrot „osiąganie zarobku” jest luźnym określeniem na niezdolność statku do zaangażowania go w żegludze. Generalnym celem polisy jest więc świadczenie odszkodowawcze z tytułu utraty przychodu z żeglugi. Ubezpieczenie od utraty zarobku obejmuje zatem również inne sytuacje niż takie, w których w czasie zdarzenia statek był zatrudniony na umowie czarterowej na czas bądź umowie czarterowej typu bareboat. W opinii wskazano również, że w razie poddania statku remontowi po tym, jak umowa czarterowa na podróż zbliżała się do końca, nie dochodzi do unieważnienia ubezpieczenia w kontekście brzmienia klauzuli 10. Klauzula ta dotyczy bowiem zwrotu składki, a nawiązanie do zbycia lub wycofania statku z czarteru jest nawiązaniem do zbycia statku przez armatora lub do rozwiązania czarteru pierwotnego w przypadku armatora dysponenta . Ubezpieczenie nie uległoby rozwiązaniu jeśli statek doznałby uszkodzenia objętego I. H. w trakcie okresu, w którym nie był wyczarterowany przez armatora osobie trzeciej.

Za sporządzenie opinii kancelaria brytyjska wystawiła fakturę opiewającą na 1.650 funtów. Powódka uregulowała powyższą należność.

Dowód:

- opinia prawna wraz z tłumaczeniem k. 261-291
- faktura z tłumaczeniem k. 294-295
- dowód zapłaty k. 296

Również pozwana zleciła sporządzenie opinii prawnej Kancelarii Radcy Prawnego (...) w G.. W treści opinii dokonano wykładni pojęcia „loss of hire” uznając iż odnosi się ona do korzystania z rzeczy cudzej, odnosi się zatem do umowy czarteru na czas i umowy czarteru bare – boat, nie zaś do umowy czarteru na podróż. Odniesiono się również do pojęcia wynagrodzenia z tytułu wskazanych umów – frachtu (przy czarterze na podróż) i opłaty czarterowej (przy umowie o korzystanie z cudzego statku) uznając, że ubezpieczenie „loss of hire” nie odnosi się do frachtu. Dokonano również interpretacji klauzuli 10 zawartej w klauzulach instytutowych (...) wskazując, iż zwrot „poza czarterem” odnosi się do

zarówno do przypadku sprzedaży statku, jak również do sytuacji pozostawiania poza czarterem na podróż (w związku z postojem w stoczni).

Dowód:

- opinia z dnia 11.05.2011 r. k. 112-117 akt szkody

Statek (...) był ubezpieczony u pozwanej na tożsamy sposób, jak też wynikające z polisy nr (...) w 2006 roku (polisa nr (...)). Odszkodowanie z tytułu utraty zarobku z tytułu czarteru statku określono na 2.800 euro dziennie.

W czerwcu 2006 rok statek uczestniczył w kolizji z innym statkiem rybackim. Okres wyłączenia statku z eksploatacji wynosił 11 dni. Po odliczeniu franszyzy powódce przyznano odszkodowanie w wysokości 2.800 euro.

Dowód:

- raport kapitana z dnia 2.06.2006 r. k. 224-225

- wiadomość z dnia 6.06.2006 r. k. 226

- polisa nr (...) z załącznikami k. 227-230

- raport komisarza k. 231-234

- wniosek odszkodowawczy k. 235-238

- decyzja z dnia 17.07.2007 r. k. 239

- zeznania świadka J. P. (1) k. 362-363

- zeznania świadka A. H. k. 365-367

- zeznania świadka B. G. k. 378-381

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Powództwo zasługiwało na uwzględnienie w całości.

Stan faktyczny w niniejszej sprawie ustalony został na podstawie dokumentów dołączonych do pozwu przez stronę powodową, a także dokumentów znajdujących się w aktach szkody. Żadna ze stron nie kwestionowała waloru dowodowego powyższych dokumentów. Wskazać w tym miejscu należy, że obydwie strony postępowania przedłożyły zleczone prawnikom opinie, mające dotyczyć interpretacji i wykładni pojęć użytych w klauzulach instytucyjnych, stanowiących integralną część umowy ubezpieczenia, choć pozwana uczyniła to dopiero na ostatniej rozprawie. Sąd za podstawę ustaleń co do wykładni klauzul ubezpieczeniowych przyjął opinię sporządzoną przez prawnika brytyjskiego, przedstawioną przez stronę powodową. Uznał tym samym, że opinia ta jest logicznie uzasadniona, odwołuje się do poglądów wyrażonych w orzecznictwie brytyjskim, odnosi się bezpośrednio do kwestii istotnych dla rozstrzygnięcia w niniejszej sprawie. Kwestia zaś dopuszczalności skorzystania z tej opinii przez Sąd oraz powody, dla których nie uwzględniono opinii złożonej przez stronę przeciwną, będą przedmiotem rozważań w dalszej części uzasadnienia.

Sąd oparł się również na zeznaniach świadków – J. P. (2), M. K. i A. H.. W ograniczonym zakresie za wiarygodne uznał natomiast zeznania świadka B. G. dotyczące ustaleń i przedmiotu rozmów przedstawicieli stron, poprzedzających zawarcie umowy ubezpieczenia. Zeznania te pozostają w sprzeczności z zeznaniami J. P. (2) i A. H. oraz z wynikającym z dokumentów postępowaniem pozwanej odnośnie innej szkody zgłoszonej na podstawie tych samych klauzul. Gdyby przyjąć za prawdziwe w całości twierdzenia świadka B. G., to w powiązaniu z faktem iż w przypadku (...) nie doszło do zmiany sposobu zatrudnienia, okazałoby się że pozwana w 2006 roku wypłaciła powódce odszkodowanie bez

istnienia ku temu podstaw. Od początku współpracy stron statek był zatrudniony w takiej samej formie, a treść klauzul instytucyjnych i warunki umowy ubezpieczenia nie uległy zmianie.

Podstawę prawną powództwa stanowi art. 292 ust. 1 w zw. z art. 293 ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (t. jedn. Dz. U. 2013, poz. 758 ze zm.). Zgodnie z brzmieniem pierwszego z powołanych przepisów przez umowę ubezpieczenia morskiego ubezpieczyciel zobowiązuje się w zamian za składkę ubezpieczeniową wypłacić odszkodowanie za szkody poniesione wskutek niebezpieczeństw, na jakie przedmiot ubezpieczenia jest narażony w związku z żeglugą morską. W myśl natomiast art. 293 ust. 1 ww. ustawy przedmiotem ubezpieczenia morskiego może być każdy interes majątkowy związany z żeglugą morską i dający się ocenić w pieniądzu. W kontekście brzmienia powołanych przepisów nie budzi wątpliwości okoliczność, że strony łączyła umowa ubezpieczenia morskiego, w której odpowiedzialność ubezpieczyciela aktualizowała się na wypadek utraty zarobku w związku z zaistnieniem wypadku.

Istota sporu sprowadzała się do wykładni pojęć ujętych w warunkach szczególnych do polisy, związanej z ubezpieczeniem jakie zawarła strona powodowa w pozwanym towarzystwie ubezpieczeniowym. Nie było pomiędzy stronami sporu co do czasu wyłączenia z pracy statku wskazanego w pozwie, nie był też sporny sam fakt związania przez strony umową ubezpieczenia w momencie, kiedy doszło do awarii, w związku z którą powstał obowiązek wypłaty odszkodowania.

W szczególnych warunkach ubezpieczenia stanowiących załącznik do polisy zawarto odesłanie do klauzul „L. of Charter (...) War ((...) 1/10/83)”. Przedmiot sporu ogniskował się wokół tego, czy klauzula nr 1, dotycząca pozbawienia możliwości zarobkowania dotyczyła jedynie sytuacji, w których statek był zatrudniony na podstawie umów bareboat charter bądź time charter (umowa czarterowa na czas) czy też dotyczyła również utraty zarobku przez statek zatrudniony na podstawie innych umów, w tym umów przewozu (voyage charter), jak to ma miejsce w przypadku statku będącego przedmiotem sporu. Strony były zgodne co do kwalifikacji umowy, jaka została zawarta przy realizacji przewozu przez stronę powodową.

Domagając się oddalenia powództwa z uwagi na niespełnienie się przesłanek przyznania odszkodowania strona pozwana zarzucała, że wypłata spornej kwoty mogłaby nastąpić jedynie w przypadku, gdyby strona powodowa w związku z wyłączeniem statku z pracy pozbawiona była opłaty czarterowej. Taka zaś przysługiwałaby powódce w sytuacji, gdyby statek (...) zatrudniony był na podstawie umowy, której wykonanie determinowałoby otrzymanie takiej opłaty czarterowej, a zatem umowy czarterowej typu bareboat bądź umowy czarterowej na czas. Tymczasem poza sporem pozostawała okoliczność, że statek którego dotyczy pozew nie był zatrudniony na podstawie umowy przewidującej opłatę czarterową i uzyskiwał jedynie frachty w związku z realizacją konkretnych przewozów, jakie były zlecane za pomocą tego statku.

W celu interpretacji postanowień zawartych w warunkach szczególnych do polisy Sąd podjął czynności zmierzające do ustalenia praktyki i orzecznictwa brytyjskiego w tym zakresie, jako że odesłanie do nich zawarto w ust. 8 ww. warunków. Na podstawie postanowienia z dnia 27 września 2013 r. (k. 385) Sąd zwrócił się o udzielenie informacji na temat praktyki i orzecznictwa angielskiego na temat stosowania w prawie ubezpieczeń morskich klauzul (...) w trybie Konwencji Europejskiej o informacji o prawie obcym, sporządzonej w L. dnia 7 czerwca 1968 r. (Dz. U. 1994 r., Nr 64, poz. 272). Skierowany do brytyjskiej jednostki centralnej wniosek nie został zrealizowany do momentu zakończenia niniejszego postępowania. Mimo ponad rocznego okresu oczekiwania na odpowiedź i ponaglenia jego realizacji, zarówno bezpośrednio przez sąd, jak i poprzez Ministerstwo Sprawiedliwości Sąd nie otrzymał żadnych pożądaných informacji. Nie zdołano nawet ustalić, w jakim czasie możliwa będzie realizacja wniosku i na jakich konkretnie warunkach. W ocenie Sądu dalsze kroki podejmowane w celu realizacji wniosku prowadziłyby jedynie do znacznego przedłużenia czasu trwania postępowania, nie rokując jednocześnie w żadnym stopniu uzyskania miarodajnej odpowiedzi.

Jeszcze przed skierowaniem ww. wniosku ustalono, że Centrum (...) nie jest w stanie opracować opinii na temat będący przedmiotem sporu.

W tej sytuacji przy dokonaniu wykładni spornych pomiędzy stronami postanowień, sąd zobowiązany był posiłkować się tym materiałem, którym faktycznie dysponował. Ostatecznie zatem Sąd oparł się na wnioskach wynikających z opinii przedstawionej przez stronę powodową. Taki zabieg był uzasadniony brzmieniem art. 1143 § 3 k.p.c., który celem ustalenia obcej praktyki sądowej dopuszcza stosowanie innych środków, niż chociażby powołane w § 1 wyjaśnienia Ministra Sprawiedliwości (w niniejszej sprawie oczywisty był brak możliwości udzielenia takiego wyjaśnienia, skoro to za pośrednictwem Ministerstwa Sprawiedliwości wystosowano wniosek do jednostki brytyjskiej, a następnie ponaglano o jego realizację, co byłoby zbędne w przypadku dysponowania stosownymi informacjami przez Ministerstwo). W tym kontekście nie jest wykluczone dokonanie wykładni prawa obcego i ustalenia praktyki związanej z jego stosowaniem na podstawie opinii przedstawionej przez stronę, przy zastosowaniu obowiązujących zasad oceny dowodów.

Opinia przedłożona przez powodów została zlecona przed wszczęciem niniejszego postępowania jednej z kancelarii brytyjskich; udzielono w niej odpowiedzi na pytania istotne dla rozstrzygnięcia niniejszego sporu. W tym zakresie Sąd miał przede wszystkim na uwadze to, że zgodnie z ust. 8 szczególnych warunków do polisy spory powstające na tle interpretacji angielskich klauzul miały być rozstrzygane przez strony przy posłużeniu się interpretacją wynikającą z angielskiego orzecznictwa i praktyki, które jednak nie mogą być sprzeczne z ogólnymi przepisami i porządkiem prawnym, obowiązującym w Polsce. Zdaniem Sądu analizowana opinia i wniosku, które zostały przedstawione przez brytyjskiego prawnika nie pozostają w sprzeczności z porządkiem prawnym w Rzeczypospolitej Polskiej, co zarzucała strona pozwana. W ocenie Sądu sam fakt, że w polskim prawie w inny sposób sklasyfikowano umowy w ustawie Prawo morskie, niż uczyniono to w prawie brytyjskim, nie stanowi o sprzeczności wniosków tej opinii z porządkiem prawnym Rzeczypospolitej Polskiej. Opinia dotyczy bowiem nie tyle kategorii umów i sposobu ich klasyfikowania, co wykładni pojęć z zakresu prawa ubezpieczeń morskim. Występująca rozbieżność w sposobie określenia umów uzasadniona jest odmiennością systemów prawnych i nie może być – sama w sobie – utożsamiana z niezgodnością z porządkiem prawnym obowiązującym w Polsce.

W opinii sporządzonej przez kancelarię (...) wskazano, że faktycznie tego rodzaju klauzule, jakie są przedmiotem sporu (a zatem w szczególności klauzula nr 1 i 10 (...)), obejmują utratę jakiegokolwiek zarobku i nie ograniczają się do sytuacji, w której strona utraciła opłatę czarterową. Jednocześnie wyjaśniono w opinii, że klauzule te dotyczą sytuacji, w której statek był zatrudniony nie tylko na podstawie umów czarterowych typu bareboat lub czarteru na czas, ale także przypadków zatrudnienia statku na podstawie innego rodzaju umów, w tym także umów na podróż (voyage charter). Jednocześnie w opinii brytyjskiego prawnika odniesiono się do tej kwestii, która była przedmiotem zarzutu strony pozwanej, a mianowicie interpretacji klauzuli 10. Wskazano, że dotyczy ona zupełnie innej sytuacji niż powoływana przez stronę pozwaną, a która faktycznie powoduje wyłączenie tego ubezpieczenia i jego nieważność. Przypadek opisany w klauzuli 10 dotyczy mianowicie takiej sytuacji, w której doszłoby do zbycia statku w okresie trwania ochrony ubezpieczeniowej, co potwierdza dalsza część tej klauzuli, w której jest mowa o zwrocie składki. Wyjaśniono jednocześnie, że jakakolwiek inna interpretacja tej klauzuli nie znajduje racjonalnego uzasadnienia.

Przy tym istotne jest także to, że w opisywanym zakresie odwołano się również do orzeczeń sądów brytyjskich które dołączono do opinii.

Powołanych powyżej wniosków nie można natomiast odnieść do opinii, która została złożona przez stronę pozwaną na rozprawie w dniu 7 stycznia 2015 r., jako jeden z dokumentów znajdujących się w aktach szkody. W tej opinii, o wnioskach przeciwnych do tych, wynikających z opinii prawnika brytyjskiego, ograniczono się jedynie do wykładni pojęć fracht i czarter, rozumienia pojęcia „loss of hire”. Zauważyć jednak trzeba, że ocena tych pojęć została dokonana w świetle klasyfikacji umów w Kodeksie morskim. Tymczasem, jak wskazano w ust. 8 szczególnych warunków do polisy, sięganie do tych pojęć obowiązujących w polskim porządku prawnym ma znaczenie wtórne wobec tego, że pierwszeństwo powinna mieć praktyka i wykładnia brytyjska.

Sąd miał na uwadze to, że pytania zawarte we wniosku strony powodowej, skierowanym do brytyjskiego prawnika, były uprzednio konsultowane ze stroną pozwaną. Pierwotnie bowiem strony wspólnie planowały zasięgnięcie opinii co do praktyki i orzecznictwa brytyjskiego przy wykładni klauzul instytucyjnych, a w konsekwencji sporządziły

wspólne wystąpienie w celu ugodowego zakończenia sporu. Okoliczność ta jest o tyle istotna, że w sytuacji gdy pozwana kwestionuje przedstawioną przez powódkę i wynikającą z przedłożonej przez nią opinii wykładnię tych warunków, powinna przedstawić własne, odpowiednio uzasadnione stanowisko. W celu zadośćuczynienia powyższemu obowiązkowi oczekiwać zatem należało opinii z odwołaniem się do orzecznictwa czy brytyjskiej doktryny prawniczej, wykazującej błąd we wnioskowaniu, zawarty w opinii dołączonej do pozwu. Takiego dokumentu strona pozwana nie przedłożyła, ograniczyła się do zaprzeczenia i złożenia wniosku o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego z zakresu spraw i ubezpieczeń morskich. Zauważyć jednak trzeba, że biegłego o specjalności, na jaką wskazywała strona pozwana Sąd nie znalazł, a pozwana nie wskazywała żadnych konkretnych kandydatur w tym zakresie, poza kandydaturą autora prywatnej opinii znajdującej się w aktach szkody, zgłoszoną na posiedzeniu na którym zamknięto rozprawę.

Wniosek pozwanej nie mógł być jednak uwzględniony właśnie z uwagi na fakt sporządzenia przez tego prawnika opinii prywatnej na zlecenie pozwanej jeszcze przed wszczęciem postępowania. O ile bowiem nie ma co do zasady przeszkód, aby włączyć ją w poczet materiału dowodowego, to z pewnością byłoby zaprzeczeniem reguł postępowania cywilnego dotyczących postępowania dowodowego, gdyby Sąd dopuścił dowód z opinii biegłego, rekrutującego się spośród osób sporządzających wcześniej opinię na zlecenie jednej strony. Taka okoliczność może bowiem wywoływać uzasadnione wątpliwości co do bezstronności, niezależności biegłego.

Sąd przy ocenie zasadności niniejszego powództwa miał na uwadze również okoliczność, że w podobnym stanie faktycznym i na podstawie tych samych klauzul instytucyjnych zawierana była już wcześniej przez strony umowa ubezpieczenia dotycząca tego samego statku. Statek (...) został w związku ze zderzeniem z innym statkiem i zaistniałą awarią wyłączony z działalności w 2006 roku. Wówczas pozwana spółka wypłaciła odszkodowanie powódcie, przy czym statek zatrudniony był przed awarią na podstawie umowy na podróż, warunki umowy były tożsame jeśli chodzi o przesłanki wypłaty odszkodowania z tytułu utraty zarobku (z wyjątkiem wysokości stawki). Pozwana odnosząc się do powołanego zarzutu wskazała jedynie na to, że każdy przypadek rozpoznawany jest indywidualnie, co jest zrozumiałe. Nie wskazała przy tym jednak na jakiegokolwiek rozbieżności w okolicznościach faktycznych, które zaistniałyby w sprawie wypłaty odszkodowania w 2006 roku. W tej sytuacji, mając na uwadze analogiczne do analizowanych w rozpatrywanej sprawie warunków umów, nie ma podstaw do dokonania odmiennej wykładni klauzul instytucyjnych. Powyższa okoliczność miała zatem istotne znaczenie dla przyjęcia takiej interpretacji, jaką postulowała strona powodowa. Skoro przy wypłacie odszkodowania weryfikowany jest rodzaj umowy, na podstawie której zatrudniony jest statek, to wypłata odszkodowania w 2006 r. świadczy o tym, że pozwana prezentowała wówczas co do wykładni klauzul ubezpieczeniowych stanowisko zgodne z tym prezentowanym przez powodów. W ocenie Sądu na to, że przy zawieraniu umowy nie było wątpliwości co do dopuszczalności wypłaty odszkodowania z tytułu utraty zarobku przez statek zatrudniony na podstawie umowy czarteru na podróż, wskazują również zeznania świadków A. H. i J. P. (2).

Sąd oceniając zeznania świadków w części odnoszącej się do zawarcia umowy ubezpieczenia miał na uwadze to, że świadek B. G., która reprezentowała pozwane towarzystwo ubezpieczeniowe zeznała, że broker A. H., który reprezentował stronę powodową informował telefonicznie, że statek jest „w czarterze”. Niemniej, zeznania w tym zakresie pozostają w sprzeczności z tym, że w 2006 roku wypłacono stronie powodowej odszkodowanie pomimo tego, że od tamtego momentu sposób zatrudnienia statku nie zmienił się, w szczególności nie zmienił się charakter prawny umów, na podstawie których był angażowany w tym czasie i w związku z wykonaniem których wypracowywany był zarobek. Z powyższych względów Sąd dał wiarę zeznaniom świadka A. H. co do tego, że we wniosku o zawarcie ubezpieczenia wskazywano rodzaj zatrudnienia statku, a konkretnie to, że statek jest głównie angażowany do umów na podróż, a nie umów bareboat charter czy time charter.

W przypadku zatem zakomunikowania powyższej okoliczności pozwanej, w razie stwierdzenia, że ubezpieczenie na warunkach określonych w klauzulach instytucyjnych (...) było nieadekwatne do celu jaki miała zagwarantować umowa ubezpieczenia, po stronie pozwanej winna nastąpić stosowna reakcja. Także zatem te okoliczności, świadczące o sposobie zawarcia umowy i przekazywanych wówczas informacjach, nie były obojętne dla wykładni warunków umowy,

obejmujących brytyjskie klauzule instytucyjne. Ich uwzględnienie skutkowało tym, że Sąd przyjął taki kierunek interpretacji, jaki wskazywała strona powodowa.

W konsekwencji Sąd powództwo uwzględnił w całości i zasądził solidarnie na rzecz powodów kwotę 115.000 euro dochodzoną niniejszym pozwem.

Rozstrzygnięcie w zakresie odsetek oparte zostało na przepisach art. 481 § 1 k.c. Sąd podzielił argumentację strony powodowej w zakresie terminu, od którego pozwana pozostawała w opóźnieniu ze spełnieniem świadczenia. Bezsprzeczne jest, że wniosek o odszkodowanie został złożony w dniu 1 lutego 2011 r., zaś przyjmując 7-dniowy termin na obrót korespondencji należało uznać, że został on doręczony pozwanej w dniu 8 lutego 2011 r. Pozwana nie zakwestionowała przedstawionych w pozwie okoliczności dotyczących daty doręczenia wniosku, jak również terminu początkowego naliczania odsetek. Biorąc zaś pod uwagę brzmienie pkt 5 warunków szczególnych do polisy należało uznać, że 30-dniowy termin likwidacji szkody upłynął z dniem 10 marca 2011 r. Powyższa uzasadniała zasądzenie odsetek od kwoty 115.000 euro od dnia 11 marca 2011 r.

Podstawę rozstrzygnięcia o kosztach postępowania stanowił art. 98 § 1 i 3 k.p.c. w zw. z art. 108 k.p.c. Powództwo zostało uwzględnione w całości, stąd mając na uwadze zasadę odpowiedzialności za wynik procesu, należało kosztami niniejszego postępowania obciążyć w całości pozwaną. Na zasądzoną na rzecz powodów kwotę 41.639,09 zł składa się: 23.612 zł tytułem opłaty sądowej od pozwu (k. 301), 7.200 zł tytułem wynagrodzenia pełnomocnika pozwanej, ustalonego na podstawie §6 pkt 7 w zw. z § 2 pkt 1 i 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (t. jedn. Dz. U. 2013, poz.490) oraz 10.827,09 zł z tytułu wydatków obejmujących: opłaty skarbowe od pełnomocnictw w wysokości 34 zł (k. 35), wydatki na sporządzenie opinii kancelarii brytyjskiej w wysokości 5.3049 zł (k. 296) oraz wydatki na tłumaczenie przysięgłe załączników w wysokości 2.040 zł (k. 292).