

Dokumentas atspausdintas iš teismų praktikos paieškos sistemos INFOLEX. Praktika
(www.teismupraktika.lt)

Kortelė:

1480041_RegNr_e2A-281-236/2017

<http://www.infolex.lt/tp/1480041>

2

Civilinė byla Nr. e2A-281-236/2017
Teisminio proceso Nr. 2-55-3-00062-2016-

Procesinio sprendimo kategorijos:
2.6.39.1.;
2.6.39.2.
5.4.
(S)

LIETUVOS APELIACINIS TEISMAS

NUTARTIS LIETUVOS RESPUBLIKOS VARDU

2017 m. gegužės 25 d.
Vilnius

Lietuvos apeliacinio teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija, susidedanti iš teisėjų Romualdos Janovičienės, Kazio Kailiūno (teisėjų kolegijos pirmininkas ir pranešėjas) ir Antano Rudzinsko,

teismo posėdyje apeliacine rašytinio proceso tvarka nagrinėjo civilinę bylą **pagal atsakovo AAS „BTA Baltic Insurance Company“ filialo Lietuvoje** apeliacinį skundą dėl Vilniaus apygardos teismo 2016 m. rugsėjo 19 d. sprendimo ir 2016 m. rugsėjo 29 d. papildomo sprendimo civilinėje byloje Nr. e2-3461-580/2016 pagal ieškovės uždarnosios akcinės bendrovės „Hugaas Construction“ ieškinį atsakovui AAS „BTA Baltic insurance company“ filialui Lietuvoje dėl įvykio pripažinimo draudiminiu, draudimo išmokos priteisimo, dalyvaujant tretiesiems asmenims uždarajai akcinei bendrovei Klaipėdos konteinerių terminalui, uždarajai akcinei bendrovei „Amber trading and shipping“.

Teisėjų kolegija

n u s t a t ė :

I. Ginčo esmė

1. Ieškovė UAB „Hugaas Construction“ kreipėsi į teismą su ieškiniu atsakovui AAS „BTA Baltic insurance company“ filialui Lietuvoje, prašydama pripažinti 2015-08-28 įvykį draudiminiu ir priteisti iš atsakovo 43 661, 65 Eur draudimo išmoką, 1 012 Eur palūkanas, 6 procentų metines palūkanas už priteistą sumą nuo bylos iškėlimo teisme dienos iki teismo sprendimo visiško įvykdymo bei bylinėjimosi išlaidas.
2. Ieškovė procesiniuose dokumentuose nurodė, kad su atsakovu 2015-08-18 sudarė vežamų krovinių savanoriško draudimo sutartį NR. KD 006592 (toliau – Sutartis), pagal kurią ieškovė nuo 2015-08-24 iki 2015-09-15 apdraudė krovinį nuo visų rizikų dėl krovinio sugadinimo, sunaikinimo, vagystės ir/ar dingimo, draudimo 1 371 489,20 Eur sumai. Nuo 2015-08-22 iki 2015-08-23 krovinyje buvo pakrautas transportavimui į laivą „Bonacieux“, krovos darbus atliko UAB Klaipėdos krovos terminalas. Dalis krovinio (14 vnt.) buvo pakrauti ir gabenami ant laivo denio („open deck“ gabenimo būdu). Norvegijos jūroje 2015-08-28 kilus audrai, dalis apdrausto krovinio (5 vnt.) - metalo konstrukcijų, gabenamų ant laivo denio, buvo nuplauti į jūrą ir prarasti. Sekančią darbo dieną ieškovė kreipėsi į atsakovą dėl draudimo išmokos. Atsakovas 2015-12-07 raštu Nr. TD1301169 atsisakė išmokėti draudimo išmoką, nes pripažino įvykį nedraudiminiu. Atsakovas atsisakymą grindė Vežamų krovinių savanoriško draudimo taisyklių Nr. 013.1 (toliau – Taisyklės) 5.1.1. punktu.
3. Ieškovės teigimu, atsakovas formaliai ir nesąžiningai aiškino Taisyklių 5.1.1. punktą, neatsižvelgė į Sutarties sąlygas, įtvirtinančias nedraudžiamų įvykių paskirtį bei tikslą. Laivo kapitono 2015-08-29 jūrinis protestas paneigė atsakovo išvadą, kad krovinyje nebuvo prarastas dėl to, kad nebuvo tinkamai sutvirtintas, ir patvirtino, kad reiso metu laivas pateko į blogas oro sąlygas. Laivo kapitono nurodytas aplinkybes patvirtino Laivo budėjimo žurnalas, kuriame patvirtinta, kad krovinyje prarastas dėl stipraus bangavimo ir staiga kilusio šiaurės vėjo.
4. Ieškovė pažymėjo, kad atsakovė nepagrįstai vadovaujasi subjektyviomis krovinių ekspertų išvadomis. Atsakovas savo poziciją grindė tariamai nepriklausomų LLC „Russurvey“ ekspertų išvada (toliau – ir Tyrimo ataskaita). Atsakovo nurodyti ekspertai nėra įrašyti į Lietuvos teismo ekspertų sąrašą, todėl LLC „Russurvey“ tyrimas vertintinas su kitais byloje esančiais įrodymais ir byloje neturi iš anksto nustatytos galios. Kiti byloje surinkti įrodymai nurodytą tyrimą paneigė. LLC „Russurvey“ tyrimą atliko galimai 2015 m. lapkričio mėnesį (išvada pasirašyta 2015-11-29), kai krovinio dalis buvo prarasta 2015-08-28. Tyrimas atliktas po įvykio praėjus trimis mėnesiams. Iš Tyrimo ataskaitos darytina išvada, kad tyrimas buvo atliekamas „popieriniu“ būdu, t. y. atrinkus palankias nuotraukas ir iš pastarųjų sukūrus istoriją, priešingą nei nurodyta pirminiuose rašytiniuose įrodymuose. Krovinio dalies praradimo priežastimi nurodomas tariamas netinkamas krovinio supakavimas, tačiau nenurodoma, kaip, vadovaujantis teisės aktų reikalavimais, krovinyje turėjo būti supakuotas. Laivo budėjimo žurnale nurodyta, kad tvirtinimo lynai nutrūko ir krovinio dalis buvo prarasta dėl blogų oro sąlygų (stipraus bangavimo ir staiga kilusio vėjo).
5. Ieškovės teigimu, atsakovės Taisyklių 5.1.1 punkto aiškinimas laikytinas netikėtu siurpriziniu bei nesąžiningu. Taisyklėse nėra aiškinama sąvoka „krovinio paruošimas gabenimui“. Lingvistinė analizė ir logika leidžia teigti, kad krovinio tvirtinimas neįeina į krovinio paruošimo gabenimui sąvoką. Atsakovui buvo žinoma visa su kroviniu susijusi būtina informacija, nes ieškovė ne pirmą kartą siuntė krovinius su atsakovo draudimo sutartimis.

6. Ieškovė pažymėjo, kad krovos ir krovinio tvirtinimo darbus atliko trečiasis asmuo UAB Klaipėdos krovos terminalas. Ieškovė krovos ir krovinio tvirtinimo darbų negalėjo kontroliuoti. Paaiškėjus, kad krovins buvo prarastas dėl netinkamo krovinio tvirtinimo, išmokėjęs draudimo išmoką atsakovas, turėtų atgręžtinio reikalavimo teisę į UAB Klaipėdos krovos terminalą.
7. Ieškovė nurodė, kad drausdama krovinį siekė turtinių interesų apsaugos, tame tarpe ir nuo nepakankamai rūpestingų trečiųjų asmenų veiksmų arba nepalankių oro sąlygų. Ieškovė krovinį apdraudė nuo visų rizikų. Nedraudiminiuos įvykius apibrėžiančios draudimo sutarties sąlygos turi būti išdėstytos taip, kad dėl jų turinio nekiltų abejonių. Visos abejonės dėl Sutarties sąlygų neaiškumo aiškintinos ieškovės naudai.
8. Ieškovė pažymėjo, kad pagal teisės aktus, draudikas turi teisę neišmokėti draudimo išmokos tik tuo atveju, kai yra draudėjo, apdraustojo ar naudos gavėjo kaltė. Be to, atsakovas keitė poziciją, 2015-12-07 raštu nurodė tik netinkamą krovinio tvirtinimą, o atsiliepime – taip pat ir netinkamą įpakavimą.
9. Ieškovė nurodė, kad laivo atsakomybės neapriboja konosamente esantis įrašas, kad vežėjas nėra atsakingas už bet kokį nuostolį ar sugadinimą, kylančius dėl bet kokios priežasties, nes vežėjo atsakomybė kyla teisės normų pagrindu. Hagos-Visbiu taisyklių 3 straipsnio 1 dalis nustato pareigas vežėjui paruošti laivą kelionei prieš reisą ir jo pradžioje, o pagal šio straipsnio 2 dalį, vadovaujantis tų pačių taisyklių 4 straipsnio nuostatomis, vežėjas turi tinkamai ir rūpestingai pakrauti, tvarkyti, vežti, prižiūrėti ir iškrauti vežamas prekes. Pagal Hagos-Visbiu taisyklių 4 straipsnio 2 dalies q punktą, vežėjas neatsako už krovinio netekimą ar sužalojimą dėl bet kokios priežasties, jeigu nėra faktinės kaltės ar dalyvavimo, taip pat nesant vežėjų agentų ar darbuotojų kaltės ar aplaidumo.
10. Atsakovas AAS „BTA Baltic insurance company“ filialas Lietuvoje procesiniuose dokumentuose prašė ieškinį atmesti bei priteisti bylinėjimosi išlaidas.
11. Atsakovas pripažino sutartines aplinkybes, tačiau pažymėjo, kad ieškovės konosamentas patvirtina, jog pakrauti denyje 14 vnt. krovinio buvo gabenami krovinio siuntėju, t. y. ieškovės rizika.
12. Atsakovas nurodė, kad krovinių draudime nuostoliai, būdingi civilinei atsakomybei ar civilinės atsakomybės draudimui, neatlyginami – draudimo išmoka vežamų krovinių draudimo sutartyje nustatoma tik už draudėjo turtinį interesą, susijusį su draudimo liudijime išvardintais krovinių. Draudžiamojo įvykio atveju draudimo išmoka turi būti apskaičiuojama laikantis Sutartyje įrašytos draudimo sumos ir kitų Sutarties sąlygų bei draudimo išmokos dydžio. Ginčas nekilo dėl to, kad nagrinėjamu atveju ieškovės patirti nuostoliai dėl krovinio dalies praradimo vertintini 35 661,65 Eur, todėl pagal Taisyklių 7.1.5 punktą išskaičiuojamas besąlyginės išskaitos suma – 800 Eur, ginčas galimas tik dėl tiesiogiai saugomo draudėjo (ieškovo) intereso – 34 861,65 Eur.

13. Atsakovo teigimu, ieškovė neįrodė 8 000 Eur transportavimo išlaidų. Atsižvelgiant į Taisyklių 6.1 punktą, jei draudžiamo objekto gabenimui taikomos tarptautinės pristatymo sąlygos INCOTERMS 2010 CIF ir CIP, draudėjui pageidaujant, draudimo suma gali viršyti draudžiamo objekto vertę, atsižvelgiant į transportavimo kaštus. Transportavimo kaštai gali būti atlyginami iki 10 proc. nuo faktinės draudžiamo objekto vertės. Ieškovė nepateikė duomenų, kad krovinio gabenimui buvo taikomos pristatymo sąlygos INCOTERMS 2010 CIF ir CIP.
14. Atsakovas pažymėjo, kad krovinio dalies praradimo aplinkybėms ir nuostolių dydžiui nustatyti buvo pasitelkti nepriklausomi ekspertai LLC „Russurvey“, kurie parengė dokumentinio tyrimo ataskaitą Nr. RB1510409. Pagal šią ataskaitą krovinio dalies praradimo priežastis yra nepakankamas krovinio supakavimas bei tvirtinimas. Nepriklausomi ekspertai krovinio dalies praradimo priežastį nustatė įvertinę Jūriniam proteste laivo kapitono pateiktus paaiškinimus krovinio pakrovimo, išdėstymo, tvirtinimo aplinkybių kontekste, išanalizavę krovinio dalies praradimo detales bei remdamiesi įgulos narių darytomis fotonuotraukomis.
15. Atsakovas teigė, kad oro sąlygos nebuvo kritinės, jos buvo įprastos ir numanomos šiam regionui ir metų laikui. Tuo tarpu, krovinio sutvirtinimas neatitiko susisiekimo ministro 2001-04-12 įsakymu Nr. 116 patvirtintų Bendrųjų krovinų vežimo jūra taisyklių 36 punkto reikalavimų. Krovinio paruošimas gabenimui apima visus veiksmus nuo krovinio įpakavimo iki krovinio gabenimo pradžios momento, tai yra, krovinio išdėstymo ir tvirtinimo schemų transporto priemonėje paruošimą, krovos darbų organizavimą, krovinio patalpinimą laivo patalpose/ant laivo denio; krovinio tvirtinimą, kitus paruošiamuosius krovinio gabenimo darbus. Nepakankamą krovinio supakavimą Taisyklės išskiria kaip savarankišką pagrindą pripažinti įvykį nedraudžiamuoju, todėl vien šiuo pagrindu įvykis pripažintinas nedraudžiamuoju.
16. Atsakovas pažymėjo, kad ieškovė, priėmusi konosamentą bei akceptavusi jame įtvirtintą sąlygą, kad krovinio vežėjas neprisiima atsakomybės už krovinio dalies praradimą, panaikino bet kokią subrogacijos galimybę dėl krovinio dalies praradimo. Dėl to atsakovas sprendė, kad jam nekilo pareiga išmokėti draudimo išmoką CK 1.1015 straipsnio 4 dalies bei Taisyklių 7.4.2 punkto, 7.4.2.1 punkto pagrindu.
17. Atsakovas nurodė, kad Hagos-Visbiu taisyklės krovinų gabenimui ant denio („open deck“) nėra taikomos, remiantis šių taisyklių 1 straipsnio c punktu.
18. Trečiasis asmuo UAB Klaipėdos konteinerių terminalas bylą prašė spręsti teismo nuožiūra. Paaikino, kad 2015-02-23 su ieškove sudarė sutartį Nr. 15/199 dėl krovinų perkrovimo ir sandėliavimo bendrovės teritorijoje, o taip pat kitų paslaugų teikimo. Sutarties neatsiejama dalis yra UAB Klaipėdos konteinerių terminalo Bendrosios paslaugų teikimo taisyklės. 2015 m. rugpjūčio 22-23 dienomis trečiasis asmuo, vadovaudamasis laivo kapitono nurodymais, pakrovė UAB „Hugaas Construction“ 2,59 tonų varžtų, veržlių ir poveržlių, 45,584 tonų grebėstų ir 555,324 tonų metalo konstrukcijų į laivą „Bonacieux“. Laivo kapitonas pasirašė Pakrauto/iškrauto krovinio žiniaraštį (Tally sheet), patvirtindamas, jog krovinio krovos ir tvirtinimo darbai bendrovės yra atlikti tinkamai. Ieškovė sumokėjo atsakovės pateiktą sąskaitą už paslaugas ir nepateikė trečiajam jokių pretenzijų. Bet koks bendrovės atsisakymas vykdyti

laivo kapitono nurodymus, būtų pagrindu stabdyti krovos darbus laive. Tinkamas pakrovimas į laivą, jo išdėstymas ir tvirtinimas buvo laivo kapitono pareiga, kurią jis įgyvendino savo nuožiūra.

19. Trečiasis asmuo pažymėjo, kad ieškovė 2015-08-11 suderinimui su laivo kapitonu atsiuntė individualų laivo pakrovimo ir krovinio išdėstymo planą. Schemoje buvo numatyta dalį krovinio išdėstyti ir pritvirtinti ant laivo denio. Bendrovė visas paslaugas suteikė tinkamai, laikydama Bendrųjų paslaugų teikimo taisyklių reikalavimų. Ieškovė neteikė reikalavimų dėl žalos atlyginimo Bendrųjų paslaugų teikimo taisyklių 26 punkto b papunkčio nustatyta tvarka per 60 dienų bei net ir po dalies krovinio praradimo visiškai atsiskaitė už paslaugas. Po krovinio praradimo jau yra praėję 60 dienų ir ieškovė yra netekusi teisės remtis neteisėtais trečiojo asmens veiksmais.
20. Trečiasis asmuo nurodė, kad šalių sudaryta sutartimi ieškovė garantavo, kad visos į uostą pristatomos prekės yra tinkamai ir pakankamai supakuotos pagal galiojančius reikalavimus. Pagal Hagos-Visbiu taisykles, Prekybinės laivybos įstatymo 13 straipsnio 1 punktą bei Bendrųjų vežimo jūra taisyklių 27 punktą už tinkamą krovinių išdėstymą ir tvirtinimą atsako laivo kapitonas. Technologinės kortelės Nr. TK-18 4.14 punktas numato, jog atlikus tvirtinimo darbus laivo atstovas turi patvirtinti, kad tvirtinimo darbai atlikti pagal visus reikalavimus ir pasirašyti. Bendrovei pakrovus krovinį į laivą, laivo kapitonas vizualiai apžiūrėjo pakrautą krovinį, įvertino, bei patikrino jo išdėstymą ir tvirtinimą. Laivo kapitonas, nusprendęs, jog toks krovinio išdėstymas ir tvirtinimas laive yra saugus, pasirašė Pakrauto/iškrauto krovinio žiniaraštį (Tally sheet).
21. Trečiasis asmuo pažymėjo, kad net ir tuo atveju, jei atsakovė regreso tvarka įgytų reikalavimo teisę pagal ieškovės ir atsakovės sudarytą sutartį į trečiąjį asmenį, jam būtų privalomi visi iki to momento ieškovės atlikti teisiškai reikšmingi veiksmai, įskaitant pripažinimą ir patvirtinimą, jog trečiasis asmuo paslaugas pagal ieškovės ir trečiojo asmens sudarytą sutartį atliko tinkamai.
22. Trečiasis asmuo UAB Klaipėdos konteinerių terminalas 2016-09-20 pateikė prašymą dėl papildomo sprendimo priėmimo. Prašė priimti papildomą sprendimą ir išspręsti trečiojo asmens bylinėjimosi išlaidų atlyginimo klausimą.

II. Pirmosios instancijos teismo sprendimo/ papildomo sprendimo esmė

23. Vilniaus apygardos teismas 2016-09-19 sprendimu nusprendė ieškinį tenkinti iš dalies, UAB „Hugaas Construction“ naudai iš AAS „BTA Baltic insurance company“ filialo Lietuvoje priteisti 34 861,65 Eur draudimo išmokos ir 80,22 Eur palūkanų, iš viso 34 941,87 Eur ir 6 procentų metines palūkanas už priteistą sumą (34 941,87 Eur) nuo bylos iškėlimo teisme dienos (2015-01-13) iki teismo sprendimo visiško įvykdymo, kitoje dalyje ieškinį atmesti, UAB „Hugaas Construction“ naudai iš AAS „BTA Baltic insurance company“ filialo Lietuvoje priteisti 1 733,60 Eur bylinėjimosi išlaidų, AAS „BTA Baltic insurance company“ filialo Lietuvoje naudai iš UAB „Hugaas Construction“ priteisti 300 Eur bylinėjimosi išlaidų.

24. Vilniaus apygardos teismas 2016-09-29 papildomu sprendimu nusprendė trečiojo asmens UAB Klaipėdos konteinerių terminalo prašymą tenkinti, priimti papildomą sprendimą, priteisti iš atsakovo AAS „BTA Baltic Insurance Company“ filialo Lietuvoje, 1 158,40 Eur dydžio bylinėjimosi išlaidų trečiojo asmens UAB Klaipėdos konteinerių terminalo naudai, priteisti iš ieškovės UAB „Hugaas Construction“ 289,60 Eur dydžio bylinėjimosi išlaidų trečiojo asmens UAB Klaipėdos konteinerių terminalo naudai.
25. Teismas nustatė, kad ginčas byloje kilo dėl draudimo sutarties sąlygos sąžiningumo, draudiko pareigos įrodyti įvykio pripažinimo nedraudžiamuoju pagrindą bei teisės bylą nagrinėjant teisme nurodyti naujus pagrindus, negu buvo nurodyti atsisakyme mokėti draudimo išmoką. Draudimo polisas Nr. / No. KD006592 patvirtina, jog šalys pagal Vežamų krovinių savanoriško draudimo taisyklės Nr. 013.1 sudarė draudimo sutartį. Draudimo laikotarpis nuo 2015-08-24 iki 2015-09-10, draudžiamas objektas pirkimo – pardavimo dokumentuose išvardintos prekės. Draudiminė apsauga suteikta nuo visų rizikų dėl krovinio sugadinimo, sunaikinimo, vagystės ir / ar dingimo, draudimo suma 1 371 489,20 Eur, išskaita 800 Eur. Draudimo polise pažymėta, jog krovinio įpakavimo rūšis – palaidas. AS „Peak logistics“ 2015-09-02 sudarytame Laiko apskaitos akte nurodyta, jog laivas uoste buvo iškrautas 2015-09-01, reiso metu nuo denio buvo nuplauti 2 rėmai RW2/3, 14 287,60 Eur, 1 rėmas RW2/2, 7 086,45 Eur ir 2 rėmai RW2/2 14 287,60 Eur. Krovinio vertė patvirtinta sąskaitomis Nr. NUF000062 ir Nr. NUF000052. Apie krovinio transportavimo metu kilusį įvykį atsakovui pranešta 2015-08-31 elektroniniu laišku, 2015-09-03 ir 2015-09-08 elektroniniais laiškais atsiųsti papildomai prašyti pateikti dokumentai žalos atlyginimo bylai. 2015-09-03 ieškovė pateikė pranešimą apie įvykį, kuriame nurodė, kad 2015-08-28 dėl didelio bangavimo dalis krovinio pasislinko ir buvo nunešta nuo denio į jūrą, 5 konstrukcijos iš ant denio buvusių 12, paskendo jūroje. Atsakovas 2015-12-07 raštu Nr. TD1301169 pranešė, jog remiantis Taisyklių 5.1.1 punktu įvykis pripažintas nedraudžiamuoju, kadangi apdrausta krovinio dalis prarasta dėl netinkamo krovinio paruošimo (tvirtinimo) gabenimui, pažeidžiant įprastus krovinio paruošimo gabenimui standartus. Sprendimas priimtas remiantis krovos dokumentais, UAB Klaipėdos krovos terminalo 2015-10-27 paaiškinimu, įvykį patvirtinančiais dokumentais, draudėjo paaiškinimu ir LCC „Russurvey“ išvadomis. Įvykio pripažinimo nedraudžiamuoju pagrindą atsakovas įrodinėjo pateikta Tyrimo ataskaita.
26. Teismas, vertindamas minėtą ataskaitą, pažymėjo, kad prie dokumento nėra pateikti tyrimą atlikusio tyrėjo V. U. kvalifikacijos pažymėjimai ar licencijos užsiimti tokia veikla.
27. Teismas Tyrimo ataskaitą teisminiame procese vertino kaip lygios su kitais bylos dokumentais galios rašytinį įrodymą, pateikiantį informaciją apie buvusį įvykį. Tyrimo ataskaitoje padarytas išvadas tikrino pagal kitus byloje surinktus įrodymus, o padarytas išvadas bendra tvarka vertino pagal krovinių pervežimui jūroje taikomas taisykles.
28. Teismas pažymėjo, kad pasisakant dėl draudimo išmokos nemokėjimo pagrindų, būtina įvertinti bendrą draudiko pareigų reglamentavimą tiriant draudžiamuosius įvykius bei priimant sprendimus atsisakyti mokėti draudimo išmoką.
29. Teismas, įvertinęs Draudimo įstatymo 98 straipsnį, sprendė, kad draudikas ypač atidžiai ir rūpestingai turi iširti įvykio aplinkybes ir išsamiai bei tinkamai įrodyti įvykio pripažinimo nedraudžiamuoju pagrindus. Be to, draudikui numatytos išimtinai didelės galimybės surinkti

visus reikalingus įrodymus, kad šiais duomenimis draudikas galėtų išsamiai pagrįsti dėl draudimo išmokos mokėjimo priimamą sprendimą.

30. Teismas nustatė, kad LCC „Russurvey“ tyrimo ataskaitoje konstatuota, jog krovinių supakavimo būdas nepakankamas ir neužtikrina saugumo gabenant jūra, nes paveiktos inercinių jėgų (vėjo, bangavimo) nepritvirtintos apatinės eilės pajudėjo iš vietos ir rietuvė sugriuvo, dėl ko sutrūkinėjo pluoštinės juostos ir rėmai iškrito už borto. Pagal preliminarią sukrovimo schemą, pateiktą kapitonui, iš pradžių buvo ketinama krovinių paskirstyti krovinių triumo liuko dangčio galinėje dalyje, vėliau krovinių pakrovimo vieta pakeista ir 14 rėmų, sujungtų į 3 paketus, buvo sukrauti ant liuko dangčio. Krovinių pakrovimas ir pritvirtinimas pripažintas netinkamu, nes rėmai nebuvo gerai sutvirtinti pakuotėje. Nurodyta, jog priimtinesni krovinių tvirtinimo būdai, kai krovinyms papildomai supakuojamas sutvirtinant apskritais grandininiais tvirtinamaisiais lynais ir pritvirtinamas prie denio kilpiniais tvirtinamaisiais lynais. Tyrimo ataskaitoje pažymėta, kad oro sąlygos nebuvo kritinės: jos buvo įprastos ir numanomos šiam regionui ir metų laikui.
31. Teismas, įvertinęs Tyrimo ataskaitą, sprendė, kad dokumentas, nors jo prieduose ir išvardinti krovinių gabenimą jūroje reglamentuojantys teisės aktai, nėra paremtas nei vienu iš jų. Dėl to teismas Tyrimo ataskaitos priede teisės aktų išvardinimą vertino deklaratyviais.
32. Teismas pažymėjo, kad neturi galimybės patikrinti Tyrimo ataskaitos išvadų pagrįstumo ir atitikimo teisės aktų reikalavimams, kadangi išvados padarytos remiantis tyrėjo nuomone. Kadangi apie tyrėjo kvalifikaciją nebuvo pateikta duomenų, teismas nurodė, kad negalima spręsti, jog ši nuomonė yra pagrįsta. Teismas pažymėjo, kad Tyrimo ataskaitoje nėra išdėstyti teisės aktai ar metodiniai dokumentai, kurie tinkama jūrine praktika pripažintų kaip tik tokių krovinių tvirtinimo būdą. Teismas taip pat nurodė, kad iš Tyrimo ataskaitos nėra aišku, su kokios valstybės vėliava plaukioja laivas „Bonacieux“, taip pat nenurodyta, kad buvo vadovautasi vėliavos valstybės dokumentu dėl krovinių tvirtinimo.
33. Teismas nustatė, kad Tyrimo ataskaitoje padaryta išvada, kad oro sąlygos buvo įprastos, tačiau teismas pažymėjo, kad ši aplinkybė nėra paremta įrodymais, taip pat nenurodyta oro analizė ankstesniais metais bei laivo kapitonui reiso metu pateiktos oro prognozės. Oro sąlygos gali būti ir veiksniumi pasirenkant krovinių tvirtinimo būdą, kadangi nuo to priklauso tvirtinimo stiprumas.
34. Teismas, atsižvelgdamas į tai, kad Tyrimo ataskaitoje nebuvo remiamasi jokia šaltiniu, o ją sudariusios asmens kvalifikacija nežinoma, remdamasis Draudimo įstatymo 98 straipsnio nuostatomis, sprendžia, kad draudiko pareiga prieš priimant sprendimą nemokėti draudimo išmokos atlikti ypatingai detalų tyrimą buvo įvykdyta akivaizdžiai netinkamai. Teismas Tyrimo ataskaitos procedūriniai trūkumus laikė pernelyg dideliais, todėl sprendė, kad tinkamai vykdydamas įvykio tyrimo pareigą draudikas turėjo juos iš karto pastebėti ir įvertinti.
35. Teismas pažymėjo, kad ieškovei atkreipus dėmesį į Tyrimo ataskaitoje pateikiamų duomenų nepakankamumą, atsakovas turėjo galimybę pateikti papildomus paaiškinimus, tačiau to nedarė. Teismas nurodė, kad neturi galimybių savo nuožiūra įvertinti krovinių pakrovimo aplinkybių pagal krovinių pakrovimą ir sutvirtinimą reglamentuojančius teisės aktus bei

metodinius nurodymus nustatyti neturi galimybių, kadangi reikalinga įvertinti ne tik krovinio sutvirtinimo ypatumus, bet ir krovinio išdėstymą laive, balanso išlaikymą, laivybos saugumą.

36. Teismas nustatė, kad byloje yra ir kiti įrodymai dėl krovinio nuplovimo priežasčių. Laivo kapitono Jūriniame proteste nurodyta, kad krovinyš buvo tinkamai sukrautas, paremtas, sutvirtintas ir pririštas „pagal gerąją jūrinių praktiką“. Reiso metu 2015-08-25 laivas pateko į blogas oro sąlygas – 8 Bft stiprumo vakarų vėjas ir 5 m bangavimas, o 2015-08-28 – 8-9 Bft šiaurės vakarų vėjas ir bangavimas iki 6 m. Laivas smarkiai blaškomas, didelės bangos užliedavo priekinį denį ir liukus. Komanda kasdien tikrino ir tvirtino tvirtinimo įrangą. Krovinyš buvo prarastas 2015-08-28 20.05 val. (18.05 UTC) dėl blogų oro sąlygų. Pagal Boforto skalę 8 Bft stiprumo vėjas apibrėžiamas kaip audra, o 9 Bft - kaip stipri audra. Blogos oro sąlygos krovinio praradimo metu užfiksuotos ir Laivo žurnale. Teismas sprendė, kad šie dokumentai surašyti įvykio vietoje ir jo metu buvusio profesionalaus asmens – laivo kapitono. Abejonių dėl laivo kapitono kompetencijos ar jo suinteresuotumo nebuvo pateikta. Dėl to teismas darė išvadą, kad šie dokumentai dėl anksčiau išvardintų Tyrimo ataskaitos trūkumų negali būti nuginčyti atsakovo pateikta ataskaita.
37. Teismas nurodė, kad ieškovės teigimu, atsakovo užsakytas tyrimas buvo atliktas praėjus trims mėnesiams po įvykio. Teismas pagal bylos duomenis nustatė, kad krovinio ekspertai laivą apžiūrėjo Rygos uoste, kaip nurodyta, praėjusią savaitę. Dėl to teismas sprendė, kad laivo apžiūra atlikta praėjus apie pusantro mėnesio nuo įvykio. Laivo apžiūros data (2015-10-07) nurodyta ir 2015-12-07 Rašte. Pačioje Tyrimo ataskaitoje nurodyta, jog užsakymas atlikti tyrimą gautas 2015-10-06, o tyrimas atliktas 2015-10-07. Atsakovės atstovo 2015-10-23 elektroninis laiškas patvirtino, jog darant tyrimą buvo naudotasi laivo kapitono pateiktomis nuotraukomis ir pažymėta, jog apžvalgai visos nuotraukos nenaudotos. Teismas darė išvadą, kad Tyrimo ataskaita buvo sudaryta praėjus gana ilgam laikui po įvykio ir iš esmės remiantis tik laivo įgulos pateikta medžiaga.
38. Teismas, atsižvelgdamas į šaltinių pirmumą ir dalyvavimą įvykyje, sprendė, kad Jūriniame proteste nurodytos aplinkybės negali būti paneigiamos tyrimo ataskaita dėl šio dokumento trūkumų.
39. Teismas, atsižvelgdamas į Draudimo įstatymo 98 straipsnio 8 dalį, sprendė, kad atsakovas, atsisakydamas mokėti draudimo išmoką, turėjo įrodyti, jog krovinyš nuo laivo buvo nuplautas dėl netinkamo ar nepakankamo krovinio įpakavimo ar krovinio paruošimo gabenimui, pažeidžiant standartus ir normas, numatytus gamintojo, tokių normų nesant – įprastus įpakavimo ar krovinio paruošimo gabenimui reikalavimus, kuris kilo dėl draudėjo kaltės.
40. Teismas pažymėjo, kad ieškovė krovinio tvirtinimo laivo denyje darbų neatliko. Teismas nustatė, kad krovinių gabenimui jūra paruošė ne ieškovė, tačiau sutartinių santykių pagrindu veikęs trečiasis asmuo. Tarp ieškovės ir UAB Klaipėdos konteinerių terminalo 2015-02-23 buvo sudaryta sutartis Nr. 15/199, pagal kurią trečiasis asmuo įsipareigojo teikti paslaugas, perkraunant ir sandėliuojant krovinius terminalo teritorijoje ir suteikiant kitas paslaugas pagal kliento paraiškas. Ieškovė su UAB Klaipėdos konteinerių terminalu pasirašė priedą Nr. 7 prie 2015-02-23 sutarties Nr. 15/199 dėl krovinio pakrovimo. Trečiasis asmuo procesiniuose dokumentuose ir teismo posėdžio metu pripažino, kad rugpjūčio 22-23 dienomis pakrovė krovinių, vadovaudamiesi laivo kapitono nurodymais. UAB Klaipėdos konteinerių terminalas

taip pat patvirtino, jog ieškovė 2015-08-11 elektroniniu paštu atsiuntė individualų laivo pakrovimo ir krovinio išdėstymo planą.

41. Teismas pagal bylos duomenis sprendė, kad šalių buvo susiklostę bendradrabiavimo santykiai, atsakovas ne pirmą kartą draudė ieškovės siunčiamus krovinius. 2015-08-12 elektroniniame laiške ieškovė atsakovui nurodė, kad vėl bus reikalingas draudimas jūra gabenamiems kroviniams. Prie to paties susirašinėjimo pridėtas draudimo atstovo 2015-04-10 atsakymas, kuriuo siūstas ankstesnis draudimo polisas ir sąskaita. Ieškovė 2015-08-18 laišku nurodė laivą, paskirties uostą, prisegė sąskaitą su krovinio verte, klausė dėl papildomos informacijos reikalingumo. Dėl to teismas sprendė, kad ieškovė atsakovui buvo pateikusi visą reikiamą informaciją apie pervežamą krovinį, pati krovinio laive netvirtino, kaltų veiksmų neatliko, o kad sutarties pagrindu veikęs trečiasis asmuo būtų pažeidęs įprastą krovinių krovimo ir tvirtinimo laive tvarką šioje byloje neįrodyta.
42. Teismas, atsižvelgdamas į aukščiau išdėstytą sprendė, kad atsakovas neįrodė, kad ieškovės patirtas įvykis turi būti laikomas nedraudžiamuoju Taisyklių 5.1.1 punkto pagrindu, todėl turi pagrindą išmokėti draudimo išmoką.
43. Teismas pažymėjo, kad, ieškovės teigimu, Taisyklių 5.1.1 punkto sąlyga laikytina netikėta, siurprizinė ir nesąžininga, tačiau teismo vertinimu, iš esmės Taisyklių sąlygos ginčijimas yra paremtas ne Taisyklių punkto teksto ginčijimu, bet to punkto aiškinimo ginčijimu. Teismas nurodė, kad nagrinėdamas bylą turi teisę pats aiškinti teisės normas, tame tarpe ir Taisyklių 5.1.1 punkto sąlygas. Teismas pažymėjo, kad nedraudžiamieji įvykiai yra esminė draudimo sutarties sąlyga, todėl jie draudimo taisyklėse turi būti apibrėžti aiškiai ir nedviprasmiškai, o kai abejojama, draudimo sutarties sąlygos turi būti aiškinamos sutartį prisijungimo būdu sudariusios šalies naudai. Draudiko teisė atsisakyti išmokėti draudimo išmoką (ją sumažinti) neturi paneigti draudimo esmės ir sutartimi siekiamų tikslų (*Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010-10-19 nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-395/2010*). Teismas, atsižvelgdamas į tai, kad ieškovė nesutiko tik su sąlygos aiškinimu, sprendė, kad dėl Taisyklių 5.1.1 punkto atitikimo sąžiningumo reikalavimams nepasisakoma.
44. Teismas nustatė, kad, atsakovo teigimu, ieškovė, pasirašydama konosamentą, atsisakė galimybės kelti pretenzijas vežėjui dėl krovinio praradimo, tuo paneigė draudiko regresio teisę. Atsakovas rėmėsi CK 6.1015 straipsnio 4 dalimi. Iš laivo kapitono pasirašyto konosamento matyti, jog jame įrašyta pastaba, kad 14 vnt. denyje siuntėjo rizika, vežėjas nėra atsakingas už praradimą ar sugadinimą, kylančius dėl bet kokios priežasties. Kartu pažymėta, jog konosamentas turi būti naudojamas kartu su frachto sutartimi. Išvadą dėl atsakomybės panaikinimo dėl subrogacijos negalimumo atsakovas padarė neišanalizavęs teisinio santykio ir nepadaręs išvadų, kuriam asmeniui jis galėtų nukreipti reikalavimą. Atsakovas jokių reikalavimų niekam nepareiškė ir neigiamo atsakymo negavo. Teismas, vadovaudamasis Draudimo įstatymo 98 straipsnio 7 dalimi konstatavo, kad atsakovė CK 6.1015 4 dalies taikymo galimumo neįrodė.
45. Teismas sutiko su atsakovu, kad Sutartimi ji įsipareigojo atlyginti tik krovinio vertę, o ne visas ieškovės išlaidas. Teismas nustatė, kad draudžiamas objektas yra prekės, išvardintos pirkimo–pardavimo dokumentuose. UAB „Baltkonta“ PVM sąskaita faktūra Nr. ERA 000000316 patvirtina, jog krovinio transportavimas su policijos palyda kainavo 8 000 Eur. Šią sumą

ieškovė sumokėjo 2015-11-10 pervedimu. Tarp šalių nėra ginčo, kad nagrinėjamu atveju ieškovės patirti nuostoliai dėl krovinio dalies praradimo vertintini 35 661,65 Eur, todėl teismas, atsižvelgdamas į Taisyklių 7.1.5 punktą ir išskaičiavęs besąlyginės išskaitos sumą – 800 Eur, sprendė, kad ieškovei priteistina 34 861,65 Eur.

46. Teismas nurodė, kad pagal Taisyklių 6.1 punktą, draudimo suma nustatoma pagal faktinę draudžiamo objekto vertę draudimo sutarties sudarymo dieną. Faktinę draudžiamo objekto vertę nurodo draudėjas. Jei draudžiamo objekto gabenimui taikomos tarptautinės pristatymo sąlygos INCOTERMS 2010 CIF ir CIP, draudėjui pageidaujant, draudimo suma gali viršyti draudžiamo objekto vertę, atsižvelgiant į transportavimo kaštus. Transportavimo kaštai gali būti atlyginami iki 10 proc. nuo faktinės draudžiamo objekto vertės. Teismas nustatė, kad ieškovė INCOTERMS 2010 CIF ir CIP sąlygų neįrodinėjo. Reiso metu nuo denio nuplauti 2 rėmai RW2/3 pagal 2015-08-06 sąskaitą Nr. NUF000062 kainavo 14 287,60 Eur, 1 rėmas RW2/2 ir 2 rėmai RW2/2 pagal 2015-08-03 sąskaitą Nr. NUF000052 kainavo 7 086,45 Eur ir 14 287,60 Eur. Teismas, atsižvelgdamas į tai, kad transporto išlaidos nedraustos, sprendė, kad už jas draudimo išmoka nemokama.
47. Teismas sprendė, kad iš atsakovo ieškovei priteistinos 6 proc. dydžio metinės palūkanos, iš viso 80,22 Eur. Nuo bylos iškėlimo skaičiuojamos procesinės palūkanos.
48. Teismas nustatė, kad ieškovė sumokėjo 887 Eur žyminio mokesčio, turėjo 1 280 Eur išlaidų advokato pagalbai, atsakovas turėjo 1 500 Eur išlaidų advokato pagalbai. Teismas, atsižvelgdamas į tai, kad ieškinys tenkintinas 80 procentų, taikė CPK 93 straipsnio 2 dalį.
49. Teismas, gavęs trečiojo asmens prašymą dėl papildomo sprendimo priėmimo, pagal bylos duomenis sprendė, kad nagrinėjamu atveju 80 procentų dydžio bylinėjimosi išlaidos, 1 158,40 Eur (1 448,00 Eur X 80 proc. = 1 158,40 Eur), trečiajam asmeniui UAB Klaipėdos konteinerių terminalui turi būti priteistos iš atsakovo (proporcingai patenkintų reikalavimų daliai), o likusi bylinėjimosi išlaidų dalis, t. y. 20 procentų, 289,60 Eur (1 448,00 Eur X 20 proc. = 289,60 Eur), trečiajam asmeniui UAB Klaipėdos konteinerių terminalui turi būti priteistini iš ieškovės (CPK 93 straipsnio 2 dalis).

III. Apeliacinio skundo ir atsiliepimų į jį argumentai

50. Apeliaciniame skunde atsakovas AAS „BTA Baltic insurance company“ filialas Lietuvoje prašo panaikinti Vilniaus apygardos teismo 2016-09-19 sprendimą bei 2016-09-29 papildomą sprendimą ir priimti naują sprendimą – ieškovės ieškinį atmesti kaip nepagrįstą, priteisti iš ieškovės bylinėjimosi išlaidas. Apeliacinis skundas grindžiamas šiais pagrindiniais argumentais:
 1. Pirmosios instancijos teismas nepagrįstai nepriklausomų ekspertų LLC „Russurvey“ tyrimo ataskaitą pripažino nepatikima dėl procesinių trūkumų, kadangi šios išvados neparemtos objektyviais bylos duomenimis.
 2. Klausimą dėl įvykio tyrimą atlikusio nepriklausomo eksperto (siurvejerio) V. U. kvalifikacijos iškėlė trečiojo asmens UAB Klaipėdos konteinerių terminalo atstovas teismo posėdžio metu, todėl atsakovas neturėjo galimybės į bylą pateikti V. U.

kvalifikaciją patvirtinančių dokumentų. Dėl to prašo CPK 314 straipsnio pagrindu priimti į bylą naujus įrodymus, t. y. 2015-08-28 įvykio tyrimą atlikusio nepriklausomo eksperto (siurvejerio) V. U. kvalifikaciją patvirtinančius dokumentus - saugaus valdymo sistemos vidiniu patikrinimu eksperto kvalifikaciją patvirtinanti sertifikatą, Latvijos jūrų akademijos inžinieriaus diplomą bei Latvijos Respublikos kvalifikacijos atestatą.

3. Pirmosios instancijos teismui nebuvo aišku, su kokios valstybės vėliava plaukioja laivas „Bonacieux“. 2015-08-29 jūriniame proteste ir Stovėjimo laiko apskaitos žiniaraštyje nurodyta, kad laivas „Bonacieux“ yra registruotas Gibraltare, Didžiojoje Britanijoje. Laivo „Bonacieux“ registracijos vieta - Didžioji Britanija, taip pat nurodyta Tyrimo ataskaitos priede Nr. 19.
4. Pirmosios instancijos teismas pagrįstai sprendė, kad vadovaujantis 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogus gyvybės apsaugos jūroje 5 taisyklės 6 d., kroviniai į laivą turi būti pakrauti ir pritvirtinti vadovaujantis laivo vėliavos valstybės (nagrinėjamu atveju - Didžiosios Britanijos) patvirtintu krovinių tvirtinimo vadovu. Tačiau pirmosios instancijos teismas nepagrįstai darė išvadą, jog Tyrimo ataskaitoje nenurodyta, kad buvo vadovautasi vėliavos valstybės dokumentu dėl krovinių tvirtinimo. Tyrimo ataskaitos išvados dėl krovinių praradimo priežasčių - nepakankamo krovinių supakavimo bei tvirtinimo - yra pagrįstos ne tik nepriklausomo eksperto (siurvejerio) nuomone, bet ir konkrečių laivo vėliavos valstybės - Didžiosios Britanijos - teisės aktų normų turiniu.
5. Pirmosios instancijos teismas mini 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogus gyvybės apsaugos jūroje VI skyriaus 5 taisyklės 1 d. įtvirtintą bendrąją pareigą ant denio ar denyje gabenamą krovinių pakrauti ir pritvirtinti tokiu būdu, kad kelionės metu būtų užkertamas kelias laivo, laive esančių asmenų sužalojimui ar pavojui, o taip pat krovinių iškritimui už borto, tačiau minėta teisės norma sprendamas atsakomybės dėl krovinių žuvimo 2015-08-28 metu klausimą nepagrįstai nesivadovauja.
6. Pirmosios instancijos teismas, sprenddamas dėl krovinių praradimo priežasčių, nepagrįstai vadovosi 2015-08-29 laivo kapitono jūriniu protestu, kuriame nurodoma, kad krovinių buvo tinkamai sukrautas, paremtas, sutvirtintas ir priištas „pagal gerąją jūrinių praktiką“. Byloje nėra duomenų, koks krovinių tvirtinimo prie laivo denio būdas yra laikomas tinkamu „pagal gerąją jūrinių praktiką“, ar minėtas būdas atitinka laivo „Bonacieux“ vėliavos valstybės – Didžiosios Britanijos - krovinių supakavimą bei tvirtinimą reglamentuojančiu teisės aktu reikalavimus.
7. Pirmosios instancijos teismas nepagrįstai nurodė, kad atsakovo 2015-10-23 elektroninis laiškas patvirtina, jog darant tyrimą buvo naudotasi laivo kapitono pateiktomis nuotraukomis ir pažymi, jog apžvalgai visos nuotraukos nenaudotos. Šios aplinkybės patvirtina, kad Tyrimo ataskaita buvo sudaryta praėjus gana ilgam laikui po įvykio ir iš esmės remiantis tik laivo įgulos pateikta medžiaga. Atsižvelgiant į šaltinių pirmumą ir dalyvavimą įvykyje Jūriniame proteste nurodytos aplinkybės negali būti paneigiamos Tyrimo ataskaita dėl šio dokumento trūkumų. Nepriklausomi

ekspertai krovinio dalies praradimo priežastį nustatė įvertinę visų jiems prieinamų dokumentų turinį.

8. Pirmosios instancijos teismas nepagrįstai nurodė, kad atsakovas jokių reikalavimų niekam nepareiškė ir neigiamo atsakymo negavo. Pirmosios instancijos teismas, vadovaudamasis Draudimo įstatymo 98 straipsnio 7 dalimi, nepagrįstai konstatavo, kad atsakovas CK 6.1015 4 dalies taikymo galimumo neįrodė.
51. Atsiliepime į apeliacinį skundą ieškovė prašo atsakovo apeliacinį skundą atmesti, palikti Vilniaus apygardos teismo 2016-09-19 sprendimą, priteisti bylinėjimosi išlaidas. Atsiliepime nurodomi šie atsikirtimai:
1. Pirmosios instancijos teismas pagrįstai konstatavo, kad atsakovas netinkamai įvykdė Draudimo įstatymo imperatyvų reikalavimą įrodyti aplinkybes, atleidžiančias nuo draudimo išmokos sumokėjimo.
 2. Atsakovo nurodyti ekspertai nėra įrašyti į Lietuvos teismo ekspertų sąrašą, todėl atsakovo pateiktas tyrimas vertintinas su kitais byloje esančiais įrodymais ir byloje neturi iš anksto nustatytos galios (CPK 185 str.). Be to, byloje esantys pirminiai rašytiniai įrodymai paneigia tyrimo išvadą, kad krovinio dalies praradimo priežastis - nepakankamas krovinio supakavimas bei tvirtinimas. Laivo kapitono 2015-08-29 raštas paneigia atsakovės išvadą, kad krovinyje buvo prarastas dėl to, kad nebuvo tinkamai sutvirtintas ir/ar įpakautas.
 3. Tyrimo ataskaitoje nesiremiama gamintojo nustatytų krovinio paruošimo gabenimui ir/ar netinkamo krovinio įpakavimo standartų ir/ar normų pažeidimu bei nenurodoma konkreti teisės norma, kurios nebuvo laikomasi.
 4. Sutiktina su pirmosios instancijos teismo išvada, jog konosamentas turi būti naudojamas kartu su frachto sutartimi. Be to, išvadą dėl atsakomybės panaikinimo dėl subrogacijos negalimumo atsakovas padarė neišanalizavusi teisinio santykio ir nepadariusi išvadų, kuriam asmeniui jis galėtų nukreipti reikalavimą.
 5. Draudimo sutartis bei byloje nustatytos aplinkybės patvirtina, kad atsakovas buvo informuota apie ieškovės pasirinktą įpakavimo ir paruošimo gabenimui būdą.
 6. Taisyklių 5.1.1. punktas yra netikėtas, siurprizinis bei nesąžiningas. Ieškovės tikslas draudžiant krovinį buvo savo turtinių interesų apsauga *inter alia* dėl nuo nepakankamai rūpestingų (atidžių) ir/ar neteisėtų trečiųjų asmenų veiksmų ir/arba nepalankių oro sąlygų. Ieškovė apdraudė krovinį nuo visų rizikų dėl krovinio sugadinimo, sunaikinimo, vagystės ir/ar dingimo. Ieškovė yra įsitikinusi, kad tuo atveju, jei būtų žinojusi (supratusi), kad praradus krovinį dėl, galimai, trečiųjų asmenų kaltės ir/ar dėl nepalankių oro sąlygų negaus draudimo išmokos, nebūtų krovinio draudusi.

52. Atsiliepime į apeliacinį skundą trečiasis asmuo UAB Klaipėdos konteinerių terminalas prašo spręsti atsakovo apeliacinio skundo patenkinimo klausimą teismo nuožiūra, priteisti bylinėjimosi išlaidas. Atsiliepime nurodomi šie atsikirtimai:

1. Pirmosios instancijos teismas pagrįstai, nurodė, jog Draudimo įstatymo 98 straipsnio 2 dalis įpareigoja draudiką tirti aplinkybes, būtinas draudžiamąjį įvykių faktui, pasekmėms ir draudimo išmokos dydžiui nustatyti, dedant reikiamas pastangas. Šiuo atveju, atsakovas dėjo nepakankamai pastangų krovinio praradimo priežastims ir mechanizmui nustatyti, nes siurvejeris jo pavedimu laivą apžiūrėjo praėjus daugiau nei mėnesiui po įvykio ir tyrimo ataskaitoje remiamasi išimtinai laivo kapitono pateiktomis nuotraukomis ir paaiškinimais.
2. Tyrimo ataskaitoje nurodytas krovinio praradimo mechanizmas neatitinka faktinių įvykių aplinkybių ir tikėtina yra netikslus.
3. Tyrimo ataskaitoje nėra pagrindžiama „geroji jūreivystės praktika“ dėl krovinio tvirtinimo.
4. Atsakovas neteisingai interpretuoja Tyrimo ataskaitoje nurodytus alternatyvius krovinio tvirtinimo būdus.
5. Pirmosios instancijos teismas pagrįstai vadovavosi Prekybinės laivybos įstatymo 22 straipsnio 2 dalies nuostata.
6. UAB Klaipėdos konteinerių terminalas, kraudamas krovinį į laivą, turėjo vadovautis laivo kapitono nurodymais ir rekomendacijomis, įskaitant krovinio išdėstymą laive ir jo tvirtinimą. Bet kokiu atveju UAB Klaipėdos konteinerių terminalo atsisakymai vykdyti laivo kapitono nurodymus būtų buvę pagrindu stabdyti krovos darbus laive. Tinkamas krovinio pakrovimas į laivą, jo išdėstymas ir tvirtinimas buvo laivo kapitono pareiga, kurią jis įgyvendino savo nuožiūra. UAB Klaipėdos konteinerių terminalas neturėjo jokios iniciatyvos teisės keisti krovinio pakrovimo į laivą, ar jo išdėstymo laive tvarką, bei tvirtinimo būdus ir priemones. UAB Klaipėdos konteinerių terminalas krovinį pakrovė į laivą, išdėstė ir pritvirtino tinkamai, laivo kapitonas patvirtino ir savo 2015-08-29 jūriniame proteste.

53. Lietuvos apeliaciniame teisme 2017-04-21 gautas trečiojo asmens UAB Klaipėdos konteinerių terminalo prašymas dėl bylinėjimosi išlaidų priteisimo.

Teisėjų kolegija

k o n s t a t u o j a :

IV. Apeliacinės instancijos teismo nustatytos bylos aplinkybės, teisiniai argumentai ir išvados

54. Apeliacinės instancijos teismas nagrinėja bylą neperžengdamas apeliaciniame skunde nustatytų ribų, išskyrus atvejus, kai to reikalauja viešasis interesas ir neperžengus skundo ribų būtų pažeistos asmens, visuomenės ar valstybės teisės ir teisėti interesai (CPK 320 str. 2 d.). Bylos nagrinėjimo apeliacine tvarka ribas sudaro apeliacinio skundo faktinis ir teisinis pagrindas bei absoliučių sprendimo negaliojimo pagrindų patikrinimas. Šioje byloje Lietuvos apeliacinio teismo teisėjų kolegija nei absoliučių sprendimo negaliojimo pagrindų, nei pagrindo peržengti apeliacinio skundo ribas nenustatė, todėl byla nagrinėjama neperžengiant apeliacinio skundo ribų.

Dėl faktinių bylos aplinkybių

55. Bylos duomenys patvirtina, kad šalys 2015-08-18 sudarė vežamų krovinių savanoriško draudimo sutartį Nr. KD 006592, pagal kurią ieškovė nuo 2015-08-24 iki 2015-09-15 apdraudė krovinį nuo visų rizikų dėl krovinio sugadinimo, sunaikinimo, vagystės ir/ar dingimo, draudimo suma 1 371 489,20 Eur. Kroviny 2015-08-22 – 2015-08-26 transportavimui buvo pakrautas į laivą „Bonacieux“, krovos darbus atliko UAB Klaipėdos krovos terminalas. Dalis krovinio - 14 vienetų metalo konstrukcijų - buvo pakrauta ir gabenama ant laivo denio („open deck“ gabenimo būdu), 14 krovinio vienetų, pakrautų laivo denyje, buvo gabenami krovinio siuntėjo, t. y. ieškovės rizika. Norvegijos jūroje 2015-08-28 kilo audra ir 5 (penkios) iš 14 (keturiolikos) laivo denyje gabentų metalo konstrukcijų - 5 (penki) rėmai (toliau - kroviny 5) - buvo nuplautos į jūrą. Ieškovė kreipėsi į atsakovą dėl 2015-08-28 įvykio ir prašė išmokėti draudimo išmoką. Atsakovas 2015-12-07 sprendimu Nr. TD1301169 nusprendė įvykį pripažinti nedraudžiamuoju ir atsisakė ieškovei draudimo išmoką išmokėti.

Dėl naujų įrodymų

56. Pagal CPK 314 straipsnį apeliacinės instancijos teismas atsisako priimti naujus įrodymus, kurie galėjo būti pateikti pirmosios instancijos teisme, išskyrus atvejus, kai pirmosios instancijos teismas nepagrįstai juos atsisakė priimti ar kai šių įrodymų pateikimo būtinybė iškilė vėliau.
57. Nagrinėjamu atveju apeliantas kartu su apeliaciniu skundu apeliacinės instancijos teismui pateikė naujus įrodymus, t. y. V. U. saugaus valdymo sistemos vidinių patikrinimų eksperto kvalifikaciją patvirtinančio sertifikato kopiją, V. U. Latvijos jūrų akademijos inžinieriaus diplomo kopiją, V. U. Latvijos Respublikos kvalifikacijos atestato kopiją.
58. Teisėjų kolegija pagal bylos duomenis nustatė, kad Tyrimo ataskaita yra pasirašyta direktoriaus pavaduotojo – vyresniojo eksperto kapitono A. V. Š. bei LLC „Russrvey“ direktoriaus E. N. M.. Apeliantas nei pirmosios instancijos teismui, nei apeliacinės instancijos teismui nepateikė minėtų asmenų kvalifikaciją patvirtinančių dokumentų. Tuo tarpu, apeliantas aukščiau nurodytais dokumentais įrodinėja, kad minėtą tyrimą atliko V. U., kuris Tyrimo ataskaitos nepasirašė ir nėra aišku, kokiais pagrindais minėtas asmuo teikia paslaugas.
59. Teisėjų kolegija, vadovaudamasi CPK 314 straipsniu, sprendžia, kad atsisakytina priimti naujus įrodymus į bylą.

Dėl Draudimo įstatyme nustatytų reikalavimų

60. Draudimo įstatymo 98 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad draudikas privalo tirti aplinkybes, būtinas draudžiamojo įvykio faktui, pasekmėms ir draudimo išmokos dydžiui nustatyti, dėdamas reikiamas pastangas. Draudimo įstatymo 98 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad draudikas neturi teisės: 1) išmokėti draudimo išmoką ar atsisakyti ją išmokėti, neįsitikinęs, kad draudžiamasis įvykis buvo; 2) atsisakyti išmokėti draudimo išmoką, nepatikrinęs visos jam prieinamos informacijos. Draudimo įstatymo 98 straipsnio 4 dalis numato, kad draudiko reikalavimu fiziniai ir juridiniai asmenys privalo pateikti turimą informaciją apie draudžiamojo įvykio ir įvykio, kuris gali būti pripažintas draudžiamuoju, aplinkybes ir pasekmes. Draudimo įstatymo 98 straipsnio 7 dalis numato, kad draudikas privalo įrodyti aplinkybes, atleidžiančias jį nuo draudimo išmokos mokėjimo ar suteikiančias teisę sumažinti draudimo išmoką.
61. Teisėjų kolegija, atsižvelgdama į aukščiau nurodytą teisinį reglamentavimą sprendžia, kad teisės aktai draudikui nustato išimtinai dideles galimybes surinkti visus reikalingus įrodymus, kad šiais duomenimis draudikas galėtų išsamiai pagrįsti dėl draudimo išmokos mokėjimo priimamą sprendimą.
62. Bylos duomenys patvirtina, kad LLC „Russrvey“ atstovai laivo „Bonacieux“ apžiūrą atliko 2015-10-07 Rygos uoste, Latvijoje. Tuo tarpu, kroviny buvo prarastas – 2015-08-28 Norvegijos jūroje, apie įvykį apelianas buvo informuotas 2015-08-31, laivas 2015-09-01 buvo iškrautas Fauskės uoste, Norvegijoje. Darytina išvada, kad tyrimas buvo atliktas praėjus daugiau nei mėnesiui po ginčo įvykio ir apelianas turėjo galimybę operatyviai reaguoti į pranešimą ir nedelsiant pavesti siurvejeriui apžiūrėti laivą bei įvertinti krovinio praradimo priežastis iš karto po įvykio. Siurvejeris būtų turėjęs galimybę betarpiškai apžiūrėti įvykio vietą, t. y. krovinio pritvirtinimą, esamą būklę bei nustatyti krovinio praradimo mechanizmą, apklausti laivo įgulą, įskaitant ir laivo kapitoną. Tuo tarpu, siurvejeris apelianto pavedimu laivą apžiūrėjo praėjus daugiau nei mėnesiui po įvykio ir Tyrimo ataskaitoje rėmėsi išimtinai laivo kapitono pateiktomis nuotraukomis ir paaiškinimais.
63. Dėl to teisėjų kolegija pagal bylos duomenis sprendžia, kad pirmosios instancijos teismas pagrįstai Tyrimo ataskaitos procedūrinius ir kitus trūkumus laikė pernelyg dideliais, todėl pagrįstai sprendė, kad tinkamai vykdydamas įvykio tyrimo pareigą draudikas turėjo juos iš karto pastebėti ir įvertinti.

Dėl Tyrimo ataskaitos išvadų

64. Teisėjų kolegija, atsižvelgdama į šios nutarties 58-59 punktus, sprendžia, kad pirmosios instancijos teismas pagrįstai Tyrimo ataskaitą teisminiame procese vertino kaip lygias su kitais bylos dokumentais galios rašytinį įrodymą, pateikiantį informaciją apie buvusį įvykį, taip pat pagrįstai Tyrimo ataskaitoje padarytas išvadas tikrino pagal kitus byloje surinktus įrodymus, o padarytas išvadas bendra tvarka vertino pagal krovinių pervežimui jūroje taikomas taisykles.
65. Teisėjų kolegija pagal bylos duomenis nustatė, kad laivo „Bonacieux“ kapitonas 2015-08-29 jūriniame proteste nurodė: „kroviny buvo tinkamai sukrautas, paremtas, sutvirtintas ir pririštas pagal gerąją jūriniųų praktiką. <<...>> Reiso metu laivas pateko į blogas oro sąlygas 2015-08-25 ties Skagerrak su 8 Bft stiprumo vakarų vėju ir bangavimu iki 5 m bei 2015-08-28 Norvegijos jūroje su 8-9 Bft šiaurės vakarų vėju ir bangavimu iki 6 m. Laivas buvo smarkiai blaškomas ir mėtomas, didelės jūros bangos užliedavo priekinį denį ir liukus. Mano

komanda kiekvieną dieną tikrino tvirtinimo įrangą ir registravo tai laivo žurnale. <<...>> Nors kroviny buvo tinkamai pritvirtintas ir sutvirtintas, 2015-08-28 20:05 lt (18:05 UTC) dėl aukščiau nurodytų blogų oro sąlygų mes praradome nuo denio dalį krovinio (penkios konstrukcijos ir viena liko pritvirtinta grandine prie laivo dešiniojo borto šono“.

66. Teisėjų kolegijos vertinimu, kapitono Jūrinis protestas patvirtina, kad kroviny buvo prarastas dėl stipraus bangavimo bei staiga kilusio šiaurės vakarų vėjo, tačiau ne dėl to, kad nebuvo tinkamai sutvirtintas ir/ar įpakuotas.
67. Teisėjų kolegija taip pat pažymi, kad Tyrimo ataskaitoje nurodytą krovinio praradimo priežastį, kad kroviny buvo prarastas dėl nepakankamo supakavimo ir pritvirtinimo gabenimui jūra, taip pat paneigia Laivo budėjimo žurnale atliktas įrašas, kuriame nurodyta, kad dėl staigaus bangavimo, staiga kilusio iš šiaurės vakarų, nutrūko tvirtinimo lynai ir prarasta dalis krovinio nuo denio (5 konstrukcijos). Apeliantas įrodymų, paneigiančių laivo kapitono kompetenciją ar patvirtinančių jo suinteresuotumą, nepateikė.
68. Teisėjų kolegija pagal byloje nustatytas aplinkybes sutinka su pirmosios instancijos teismu, kad detaliam išanalizavus Tyrimo ataskaitos turinį matyti, jog dokumentas, nors jo prieduose ir išvardinti krovinių gabenimą jūroje reglamentuojantys teisės aktai, nėra paremtas nei vienu iš jų. Dėl to apeliacinis teismas sprendžia, kad pagrįstai pirmosios instancijos teismas teisės aktų išvardinimą Tyrimo ataskaitos priede vertino deklaratyviais.

Dėl subrogacijos

69. CK 6.1015 straipsnio 4 dalyje nustatyta, jeigu draudėjas (naudos gavėjas) atsisakė savo reikalavimo teisės arba ją įgyvendinti tapo negalima dėl draudėjo (naudos gavėjo) kaltės, tai draudikas atleidžiamas visiškai ar iš dalies nuo draudimo išmokos mokėjimo ir turi teisę reikalauti grąžinti jau išmokėtą išmoką.
70. Teisėjų kolegija pagal bylos duomenis sprendžia, kad pagrįsta pirmosios instancijos teismo išvada, jog konosamentas turi būti naudojamas kartu su frachto sutartimi. Išvadą dėl atsakomybės panaikinimo dėl subrogacijos negalimumo atsakovas padarė neišanalizavęs teisinio santykio ir nepadaręs išvadų, kuriam asmeniui jis galėtų nukreipti reikalavimą. Atsakovas jokių reikalavimų niekam nepareiškė ir neigiamo atsakymo negavo.
71. Teisėjų kolegija, atsižvelgdama į aukščiau išdėstytą, sprendžia, kad, priešingai nei teigia apeliantas, pirmosios instancijos teismas, vadovaudamasis Draudimo įstatymo 98 straipsnio 7 dalimi, pagrįstai konstatavo, kad atsakovas CK 6.1015 straipsnio 4 dalies taikymo galimumo neįrodė.

Dėl ieškovės pareigos pateikti informaciją apie krovinio vykdymą

72. CK 6.993 straipsnyje 1 dalyje nustatyta, kad prieš sudarant draudimo sutartį, draudėjas privalo suteikti draudikui visą žinomą informaciją apie aplinkybes, galinčias turėti esminės įtakos draudiminio įvykio atsitikimo tikimybei ir šio įvykio galimų nuostolių dydžiui (draudimo rizikai), jeigu tos aplinkybės nėra ir neturi būti žinomos draudikui. CK 6.993 straipsnio 2 dalis numato, kad esminėmis aplinkybėmis, apie kurias draudėjas privalo informuoti draudiką, pripažįstamos aplinkybės, nurodytos standartinėse draudimo sutarties sąlygose (draudimo rūšies taisyklėse), taip pat aplinkybės, apie kurias draudikas raštu prašė draudėjo suteikti informaciją. Teisėjų kolegijos vertinimu, draudikas, sudarydamas draudimo sutartį, ne tik turi įvertinti draudėjo pateiktą informaciją, bet ir pats reikalauti pateikti ar rinkti, jo nuomone,

trūkstantą informaciją apie draudėją tokios apimties ir tokiu būdu, kad draudiko suklydimo dėl draudžiamąjį įvykio tikimybė būtų kuo mažesnė.

73. Vežamų krovinių savanoriško draudimo taisyklių Nr. 013.1 3.1 punkte nustatyta, kad prieš pasirašydamas draudimo sutartį draudėjas atskleisti draudikui teisingą bei išsamią informaciją, kurios prašo draudikas, ir kuri yra susijusi su draudimo objektu bei yra būtina, siekiant įvertinti draudimo riziką.
74. Byloje nustatyta, kad drausimo sutartyje nurodyta įpakavimo rūšis – palaidas. Be to, bylos duomenys taip pat patvirtina, kad tarp šalių buvo susiklostę ilgalaikiai bendradarbiavimo santykiai – apeliantas ne pirmą kartą draudė ieškovės siunčiamus krovinius. Dėl to teisėjų kolegija sprendžia, kad apeliantui buvo žinoma, kaip bus pakuojamas ir paruošiamas gabenimui kroviny.
75. Teisėjų kolegija pažymi, kad apeliantas, būdamas profesionalas, prieš sudarydamas draudimo sutartį, iš ieškovės gautos informacijos galėjo ir turėjo matyti, kokių būdu bus pakuojamas (paruošiamas gabenimui) kroviny. Be to, draudikas, manydamas, jog jam pateiktos informacijos nepakanka, turi teisę pareikalauti iš draudėjo papildomos informacijos. Byloje nėra duomenų, kad apeliantas reiškė ieškovei prašymus suteikti papildomos informacijos ir/ar reikalavimo paruošti krovinių gabenimui kitu būdu. Dėl to teisėjų kolegija sprendžia, kad apeliantas sutiko su ieškovės pasirinktu krovinių paruošimo gabenimui būdu.

Dėl kitų apeliacinio skundo ir atsiliepimo į jį argumentų

76. Teisėjų kolegija pažymi, kad kasacinio teismo praktikoje pripažįstama, kad teismo pareiga pagrįsti priimtą procesinį sprendimą neturėtų būti suprantama kaip reikalavimas detaliam atsakyti į kiekvieną argumentą (*Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010-06-01 nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-252/2010; 2010-03-16 nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-107/2010; 2011-02-15 nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-52/2011*). Teisėjų kolegija pagal bylos duomenis sprendžia, kad kiti apeliacinio skundo bei atsiliepimų į jį argumentai teisiškai nėra reikšmingi teisingam bylos išnagrinėjimui, pirmosios instancijos teismo sprendimo teisėtumui ir pagrįstumui.

Dėl apeliacinio skundo ir pirmosios instancijos teismo sprendimo/ papildomo sprendimo

77. Vadovaudamasi prieš tai nurodytomis aplinkybėmis, teisėjų kolegija pagal bylos duomenis konstatuoja, kad pirmosios instancijos teismas nagrinėjamoje byloje pagal ieškovės UAB „Hugaas Construction“ ieškinį atsakovui AAS „BTA Baltic insurance company“ filialui Lietuvoje dėl įvykio pripažinimo draudiminiu, draudimo išmokos priteisimo, priešingai nei teigia apeliantė, tinkamai pagal įstatymo reikalavimus tyrė ir teisingai įvertino byloje pateiktus įrodymus, nepažeidė įrodymų vertinimą reglamentuojančių proceso taisyklių ir tinkamai jas taikė, išaiškino ir teisingai nustatė bylos aplinkybes, atskleidė bylos esmę, teisingai aiškino ir taikė materialinės teisės normas bei procesinės teisės normas ir priėmė teisėtą, pagrįstą sprendimą dėl ginčo esmės (CPK 263 straipsnio 1 dalis, 329 straipsnio 1 dalis, 330 straipsnis).
78. Teisėjų kolegija pagal bylos duomenis sprendžia, kad pirmosios instancijos teismas teisingai taikė normas, reglamentuojančias bylinėjimosi išlaidas, ir pagrįstai tenkino trečiojo asmens prašymą dėl papildomo sprendimo priėmimo.

79. Dėl nurodytų motyvų teisėjų kolegija sprendžia, kad apeliacinis skundas yra nepagrįstas ir atmetinas, o Vilniaus apygardos teismo 2016-09-19 sprendimas ir 2016-09-29 papildomas sprendimas paliktini nepakeisti.

Dėl bylinėjimosi išlaidų pirmosios instancijos teisme

80. Šaliai, kurios naudai priimtas sprendimas, jos turėtas bylinėjimosi išlaidas teismas priteisia iš antrosios šalies (CPK 93, 302 str.).
81. Teisėjų kolegija, atsižvelgdama į priimamą procesinį sprendimą, sprendžia, kad atsakovui bylinėjimosi išlaidos nepriteistinos.
82. Ieškovė UAB „Hugaas Construction“ atsiliepimu į apeliacinį skundą prašė priteisti 1000 Eur bylinėjimosi išlaidų. Pateikti įrodymai patvirtina, patirtų bylinėjimosi išlaidų dydį, todėl teisėjų kolegija sprendžia, kad ieškovės prašymas tenkintinas.
83. Trečiasis asmuo UAB Klaipėdos konteinerių terminalas atsiliepimu į apeliacinį skundą prašė priteisti 1000 Eur bylinėjimosi išlaidų. Pateikti įrodymai patvirtina, patirtų bylinėjimosi išlaidų dydį, todėl teisėjų kolegija sprendžia, kad trečiojo asmens prašymas tenkintinas.

Lietuvos apeliacinio teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija, vadovaudamasi Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodekso 326 straipsnio 1 dalies 1 punktu, 331 straipsniu,

n u t a r i a :

Palikti Vilniaus apygardos teismo 2016 m. rugsėjo 19 d. sprendimą ir Vilniaus apygardos teismo 2016 m. rugsėjo 29 d. papildomą sprendimą nepakeistus.

Priteisti iš atsakovo AAS „BTA Baltic insurance company“ filialo Lietuvoje, j. a. k. 300665654, ieškovei UAB „Hugaas Construction“, j. a. k. 302764131, vieną tūkstantį eurų (1000 Eur) bylinėjimosi išlaidų.

Priteisti iš atsakovo AAS „BTA Baltic insurance company“ filialo Lietuvoje, j. a. k. 300665654, trečiajam asmeniui UAB Klaipėdos konteinerių terminalui, j. a. k. 240854850, vieną tūkstantį eurų (1000 Eur) bylinėjimosi išlaidų.

Teisėjai Romualda Janovičienė

Kazys Kailiūnas

Antanas Rudzinskas

