

ПЯТЫЙ АРБИТРАЖНЫЙ АПЕЛЛЯЦИОННЫЙ СУД

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 10 августа 2011 г. N 05АП-4004/2011

Дело N А51-15672/2010

Резолютивная часть постановления оглашена 03 августа 2011 года.

Постановление в полном объеме изготовлено 10 августа 2011 года.

Пятый арбитражный апелляционный суд в составе:

председательствующего И.Л. Яковенко

судей Т.А. Аппаковой, С. Б. Култышева

при ведении протокола секретарем судебного заседания А.В. Лукониной

при участии

от Гордиенко Б.Н. - паспорт, доверенность N 25 АА 0443729 от 03.08.2011 со специальными полномочиями; Горючкин Е.В., паспорт, доверенность от 20.07.2011 со специальными полномочиями;

от ответчика: Ерофеев В.В. - паспорт, доверенность N 96-11 от 29.03.2011 с общими полномочиями; Тарасов В.О. - паспорт, доверенность N 22-11 от 01.01.2011 со специальными полномочиями; Цыбуля Е.А. - паспорт, доверенность N 201-10 от 01.12.2010 со специальными полномочиями;

рассмотрев в судебном заседании апелляционную жалобу ОАО Страхование общество "Якорь"

апелляционное производство N 05АП-4004/2011

на решение от 12.05.2011

судьи С.Н. Шклярова

по делу N А51-15672/2010 Арбитражного суда Приморского края

по иску (заявлению) Компании "Азия Шиппинг Холдингз Лимитед"

к ОАО Страхование общество "Якорь"

о взыскании 31 972,14 долларов США

установил:

Компания "Азия Шиппинг Холдингз Лимитед" (далее по тексту - истец) обратилась в суд с иском к ОАО СО "Якорь" (далее по тексту - ответчик) о взыскании 31 972,14 долларов США страхового возмещения по договору страхования средств водного транспорта КС N 000108.

Решением от 12.05.2011 Арбитражный суд Приморского края удовлетворил исковые требования в полном объеме.

ОАО СО "Якорь" обжаловало данное решение, указав, что суд неправильно применил нормы права, дал неверную оценку обстоятельствам дела. По мнению заявителя, у страховщика не возникла обязанность по оплате страхового возмещения, поскольку отсутствует факт наступления страхового случая. Заявитель считает, что истец не доказал, что порыв уплотнительного манжета гидроцилиндра и последующие повреждения крышки грузового трюма, являются скрытым дефектом, акт дефектовки не составлялся. Заявитель полагает, что заявленный случай является грубой неосторожностью, причиной которой является износ оборудования и ненадлежащее техническое обслуживание и контроль.

В судебном заседании представители заявителя доводы апелляционной жалобы поддержали в полном объеме.

Представители истца доводы апелляционной жалобы опровергли, считают решение законным и обоснованным, представили письменный отзыв.

Представитель ответчика заявил ходатайство о приобщении к материалам дела надлежащим образом заверенной копии меморандума, а также ответа капитана порта Николаевск-на-Амуре на запрос начальника КМ УВД г. Владивостока от 19.05.2011. В обоснование ходатайства пояснил, что в суде первой инстанции к материалам дела была приобщена незаверенная копия документа, а ответ от 19.05.2011 был получен ответчиком после принятия решения судом первой инстанции.

Представители истца не возражают об удовлетворении заявленного ходатайства в части приобщения заверенной копии меморанду, относительно приобщения ответа капитана порта Николаевск-на-Амуре - возражает, поскольку данный документ не являлся предметом рассмотрения судом первой инстанции

Суд, совещаясь на месте, определил заявленное ходатайство удовлетворить частично, приобщить к материалам дела надлежащим образом заверенную копию меморандума, в приобщении ответа капитана порта Николаевск-на-Амуре на запрос начальника КМ УВД г. Владивостока от 19.05.2011 - отказать.

Представитель истца заявил ходатайство о приобщении к материалам дела копии свидетельства об управлении безопасностью, так в суд первой инстанции данный документ не приобщался, поскольку только в жалобе заявитель ставит вопрос о мореходности судна.

Представители ответчика не возразили о приобщении данного документа к материалам дела.

Суд, совещаясь на месте, определил удовлетворить заявленное ходатайство, приобщить к материалам дела копию свидетельства об управлении безопасностью.

Законность и обоснованность судебного акта проверяется в порядке и пределах, установленных статьями 268 - 271 АПК РФ.

Как следует из материалов дела, 26.01.2009 между ОАО СО "Якорь", именуемым "страховщик" и "Azia Shipping Holdings Limited", именуемым "страхователь", заключен договор страхования средств водного транспорта КС № 000108, предметом которого является судно "Тугур", 1975 года постройки, флаг плавания - Россия.

В соответствии с п. 1.1 предметом вышеназванного договора является страхование на условиях Правил страхования судов "С ответственностью за гибель и/или повреждения", включая ответственности за столкновение всех страхуемых судов, за исключением т/х "Профессор Барабанов", страхуемого без ответственности за столкновение, с целью возмещения страховщиком убытков страхователя, причиненных в результате наступления страхового случая.

Во исполнение п. 3.4 договора страховщиком страхователю выдан страховой полис КС № 000105/07 от/дд 26.01.2009 о том, что между сторонами заключен договор страхования водного транспорта № КС000108 в отношении т/х "Тугур" 1975 года постройки. Выгодоприобретателем по данному договору страхования является Компания "Азия Шиппинг Холдингз Лимитед". Район плавания - Юго-Восточная Азия, Тихоокеанское побережье России, порт приписки - Николаевск-на-Амуре.

Выплата страхового возмещения производится в долларах США по безналичному расчету в течение пятнадцати банковских дней со дня подписания страховщиком страхового акта. Датой выплаты возмещения считается день списания суммы страхового возмещения со счета страховщика (п. 4.1.3).

В пункте 1.7 договора стороны согласовали список судов, страховую сумму по каждому из них, определили размер страховой премии и франшизы.

25.11.2009 в 23 часа 00 минут в период действия договора страхования, при закрытии носовой секции грузового трюма № 1 в порту Ланшан (КНР), четвертый

механик, обеспечивающий систему гидравлики открытия закрытия грузовых трюмов, услышал треск и металлический скрежет в районе крепления гидроцилиндра Пр. Б.

В результате наружного осмотра носовой секции крышки грузового трюма N 1 было обнаружено: деформация настила крышки трюма в носовой части, сквозные порывы металла в районе крепления гидроцилиндров; ребра жесткости с внутренней стороны настила крышки трюма в районе крепления гидроцилиндров оборваны; верхний обух крепления гидроцилиндра и силовой тяги имеет трещину по диаметральной оси; шток гидроцилиндра имеет вертикальные задиры по всей рабочей поверхности, уплотнительная манжета выдавлена наружу и имеет порывы рабочей кромки. На главной палубе и по корпусу гидроцилиндра имеются большие потеки масла.

Данные обстоятельства были зафиксированы техническим актом от 26.11.2009, заключением по расследованию инцидента на море от 26.11.2009, а в последующем отражены в заключении Технической службы эксплуатации флота Представительства компания "Азия Шиппинг Холдингз Лимитед" по случаю повреждения носовой крышки грузового трюма N 1 на т/х "Тугур" от 18.12.2009.

Как следует из заключения Технической службы эксплуатации флота повреждение носовой крышки грузового трюма N 1 произошло из-за сильной протечки масла в гидроцилиндре Пр. Б. и не было проверено, что гидроцилиндр возвращен в исходное крайнее положение под давлением веса крышки во время ее открытия. При включении в работу системы гидравлики, из - за поврежденной манжеты на гидроцилиндре Пр.Б. произошла протечка масла, в результате чего произошел перекося синхронной работы гидроцилиндров, что привело к повреждению носовой крышки грузового трюма N 1.

Заключением по расследованию инцидента на море, проведенным капитаном т/х "Тугур" установлено, что причиной поломки крышки трюма явились скрытые дефекты в сальнике гидроцилиндра N 2 и в ребрах жесткости набора крышки, и как следствие, перекося крышки из-за резкого падения давления на гидроцилиндре N 2 и порыва уплотнения.

В связи с наступлением страхового случая, 27.11.2009 истец направил в адрес ответчика заявление на выплату страхового возмещения, в котором указал, что возможный ущерб может составить 20 000 долларов США.

Письмом от 28.04.10 ответчик подтвердил получение заявления страхователя, однако сообщил, что в предоставленных истцом документах отсутствуют сведения, подтверждающие наличие скрытого дефекта в уплотнительной манжете штока или ином элементе гидроцилиндра, послужившего причиной выхода гидроцилиндра из строя.

Поскольку требование страхователя по выплате страховой суммы было оставлено страховщиком без удовлетворения, истец обратился в арбитражный суд с настоящими исковыми требованиями.

Исследовав материалы дела, оценив доводы апелляционной жалобы и отзыва на нее, выслушав пояснения сторон, судебная коллегия не находит оснований для отмены судебного акта.

В соответствии со статьями 309, 310 ГК РФ обязательства должны исполняться надлежащим образом, односторонний отказ от их исполнения не допускается.

Разрешая данный спор, суд установил, что между истцом и ответчиком заключен договор страхования, который относится в соответствии с правилами статьи 249 КТМ РФ к договору морского страхования.

В силу пункта 1 статьи 929 Гражданского кодекса Российской Федерации по договору имущественного страхования одна сторона (страховщик) обязуется за обусловленную договором плату (страховую премию) при наступлении предусмотренного в договоре события (страхового случая) возместить другой стороне (страхователю) или иному лицу, в пользу которого заключен договор (выгодоприобретателю), причиненные вследствие этого события убытки в

застрахованном имуществе либо убытки в связи с иными имущественными интересами страхователя (выплатить страховое возмещение) в пределах определенной договором суммы (страховой суммы).

Согласно пункту 1 статьи 963 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее - ГК РФ) страховщик освобождается от выплаты страхового возмещения или страховой суммы, если страховой случай наступил вследствие умысла страхователя, выгодоприобретателя или застрахованного лица, за исключением случаев, предусмотренных пунктами 2 и 3 настоящей статьи. Законом могут быть предусмотрены случаи освобождения страховщика от выплаты страхового возмещения по договорам имущественного страхования при наступлении страхового случая вследствие грубой неосторожности страхователя или выгодоприобретателя.

В соответствии со статьей 265 КТМ РФ страховщик не несет ответственность за убытки, причиненные умышленно или по грубой неосторожности страхователя или выгодоприобретателя либо его представителя.

Статья 266 КТМ предусматривает, что страховщик не несет ответственности за убытки, причиненные вследствие отправки судна в немореходном состоянии, если только немореходное состояние судна не было вызвано скрытыми недостатками судна; ветхости судна и его принадлежностей, их изношенности; погрузки с ведома страхователя или выгодоприобретателя либо его представителя, но без ведома страховщика веществ и предметов, опасных в отношении взрыва и самовозгорания.

В соответствии с частью 2 статьи 9 Закона об организации страхового дела страховым случаем является совершившееся событие, предусмотренное договором страхования или законом, с наступлением которого возникает обязанность страховщика произвести страховую выплату страхователю, застрахованному лицу, выгодоприобретателю или иным третьим лицам.

Обязательство страховщика по выплате страхового возмещения возникает из договора страхования и не является ответственностью за убытки, причиненные в результате страхового случая. После вступления договора страхования в силу у страховщика возникает собственное обязательство выплатить при наступлении страхового случая определенную денежную сумму в порядке, на условиях и в сроки, которые указаны в договоре.

Факт наступления страхового случая судом первой инстанции обоснованно признан установленным, в связи с чем иски требования удовлетворены.

Статьями 961, 963, 964 ГК РФ предусмотрены обстоятельства, которые при наступившем страховом случае позволяют страховщику отказать в страховой выплате либо освобождают его от страховой выплаты. По общему правилу эти обстоятельства носят чрезвычайный характер или зависят от действий страхователя, способствовавших наступлению страхового случая.

Таким образом, в круг обстоятельств, подлежащих исследованию и оценке судом при доказанности факта наступления страхового случая, входит выяснение вопросов о наличии (отсутствии) оснований для отказа страховщика в страховой выплате, предусмотренных вышеуказанными нормами права, а также умысла в действиях страхователя.

В нарушение статьи 65 АПК РФ ответчик не представил суду доказательств, свидетельствующих о наличии вышеуказанных обстоятельств, позволяющих страховщику отказать в страховой выплате.

Судебная коллегия отклоняет как необоснованные доводы заявителя о том, что указанные истцом повреждения не относятся к страховому случаю, поскольку отсутствуют доказательства скрытых дефектов.

Как следует из условий договора страхования страховым случаем является повреждение корпуса судна, его механизмов и оборудования, происшедших вследствие скрытых дефектов, а также ошибок капитана, командного состава, команды и лоцманов.

Суд первой инстанции, оценив в порядке статьи 71 АПК РФ, представленные в материалы дела документы, обоснованно установил, что дефекты в уплотнительной манжете штока или ином элементе гидроцилиндра являются скрытыми, то есть такими, которые не могли быть обнаружены специалистами при производстве надлежащего осмотра. Дальнейшие повреждения носовой крышки грузового трюма N 1 т/х "Тугур" возникли в результате ошибки члена команды, а именно, нарушением 4-м механиком Плишкиным А.О. положений инструкции по эксплуатации системы гидравлики "открытия, закрытия" грузовых трюмов. Данные действия также подпадают под положения п. 1.2 договора страхования.

Отсутствие акта дефектации гидроцилиндра не свидетельствует о том, что недостатки гидроцилиндра не могут быть отнесены к скрытым, и не освобождают страховщика от обязанности выплаты возмещения.

К выводам, изложенным в меморандуме ООО "Агентство оценки и экспертиз "ЭксОР", судебная коллегия относиться критически, поскольку данный меморандум содержит не разъяснения вопросов, требующих специальных познаний, а дает юридическую оценку спорного случая как страхового или нестрахового, что является прерогативой суда.

Судебная коллегия отклоняет доводы заявителя о том, что повреждения судна возникли в результате грубой неосторожности, а также износа оборудования и его ненадлежащего технического обслуживания, поскольку в нарушение ст. 65 АПК РФ заявитель не представил суду доказательства в обоснование данных доводов.

Оценив представленные в материалы дела доказательства, в том числе, судовой и машинный журналы, судебная коллегия приходит к выводу, что на судне проводились технические работы по его обслуживанию и ремонту. Так, согласно записям учета технического состояния механического оборудования по заведованию четвертого механика т/х "Тугур" обслуживание гидроприводов люковых крышек грузовых трюмов осуществлялось систематически; ревизия крепежа сальника гидроцилиндра правого борта носовой крышки трюма N 1 была произведена 20.11.2009, то есть до наступления аварии. В журнале отсутствуют замечания и распоряжения инспектирующих лиц относительно технической эксплуатации гидроприводов люковых крышек грузовых трюмов. В машинных журналах также содержатся отметки о профилактических осмотрах и обслуживании гидроприводов люковых закрытий, но записи, касающиеся поломки гидравлических приводов люковых закрытий отсутствуют.

В силу пункта 1 статьи 124 КТМ приведение судна в мореходное состояние означает обеспечение технической годности судна к плаванию, надлежащее снаряжение судна, укомплектование его экипажем и снабжение всем необходимым, приведение трюмов и других помещений судна, в которых перевозится груз, в состояние, обеспечивающее прием, перевозку и сохранность груза.

Согласно статье 23 КТМ судно может быть допущено к плаванию после того, как будет установлено, что оно удовлетворяет требованиям безопасности мореплавания и соответствующим органом технического надзора ему будет выдано свидетельство о годности к плаванию.

Несостоятельными являются доводы заявителя о немореходности судна в момент выхода в море и возникновения помолки, поскольку в материалы дела представлено свидетельство об управлении безопасностью от 04.12.2004 N 04.1311.025, из которого следует, что судно т/х Тугур соответствует требованиям Международного кодекса по

управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнений. Срок действия свидетельства установлен до 03.12.2009.

Таким образом, на момент возникновения страхового случая (25.11.2009) судно по техническим характеристикам соответствовало установленным требованиям безопасности и являлось мореходным. Судно в соответствии со статьями 23, 124 КТМ имело классификационное свидетельство о годности к плаванию, и никаких предписаний со стороны Морского регистра и от службы капитана порта, связанных с немореходностью судна, не выдавалось.

Кроме того, как правильно указал суд первой инстанции, выход судна из порта возможен только на основании разрешения капитана порта, который в соответствии со ст. 80 КТМ РФ имеет право отказать в выдаче разрешения на выход судна из морского порта, в том числе в случае непригодности судна к плаванию, нарушения требований к загрузке, снабжению судна, комплектованию экипажа судна или наличия других недостатков судна, создающих угрозу безопасности его плавания, жизни или здоровью находящихся на судне людей либо угрозу причинения ущерба морской среде.

Получение разрешения от капитана порта на выход судна "Тугур" в плавание означает, что на момент выхода судна из порта Николаевск - на - Амуре последнее было пригодно к плаванию, нарушения в его механизмах и устройствах у судна отсутствовали.

Подлежат отклонению как необоснованные и не подтвержденные документально доводы заявителя о ветхости оборудования, что привело к поломке.

В абз. 3 ст. 266 КТМ РФ предусмотрено как одно из оснований освобождения страховщика от обязанности по возмещению убытков - ветхость судна и его принадлежностей, их изношенность.

Ветхость и изношенность судна и его принадлежностей означают, что происходит самопроизвольный выход их из строя без какого-либо необычного воздействия извне. При этом ни судовладелец, ни перевозчик не могут исправить такое положение вещей без капитального ремонта судна, тогда как приведение его в мореходное состояние такого ремонта, как правило, не требует.

Ветхое состояние судна и его принадлежностей практически неизбежно должно привести к возникновению убытков, но возмещение неизбежных убытков противоречит экономической и правовой природе страхования.

Для определения такой причины наступления убытков требуются специальные познания, поэтому простого суждения страховой организации (истца) о ветхости и изношенности судна и его принадлежностей с учетом только года постройки судна, недостаточно. Данное основание для освобождения страховщика от страховой выплаты может быть установлено только в результате проведения экспертизы, о проведении которой стороны не заявляли.

Учитывая изложенное, арбитражный суд апелляционной инстанции считает, что выводы суда первой инстанции сделаны в соответствии со статьей 71 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации на основе полного и всестороннего исследования всех доказательств по делу с правильным применением норм материального права.

Нарушений норм процессуального права, в том числе являющихся безусловным основанием для отмены судебного акта, апелляционной инстанцией не установлено.

При таких обстоятельствах основания для отмены обжалуемого судебного акта и удовлетворения апелляционной жалобы отсутствуют.

Руководствуясь статьями 258, 266 - 271 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, Пятый арбитражный апелляционный суд,

постановил:

Решение Арбитражного суда Приморского края от 12 мая 2011 года по делу N А51-15672/2010 оставить без изменения, апелляционную жалобу - без удовлетворения. Постановление может быть обжаловано в Федеральный арбитражный суд Дальневосточного округа через Арбитражный суд Приморского края в течение двух месяцев.