

Klauzula „portu bezpiecznego” („safe port warranty”) – analiza sprawy „The Ocean Victory”¹

Poczynając od czołowego precedensu angielskiego „The Eastern City” z 1958 r., klauzula czy zastrzeżenie „bezpiecznego portu” („safe port warranty”) to jedne z najważniejszych elementów każdej umowy frachtowej określającej i wyznaczającej zakres zobowiązań stron umowy w kluczowej kwestii związanej z parametrami hydrometeorologicznymi, administracyjnymi i operacyjno-nautycznymi portu załadunku i portu wyładunku.

Rozpatrywana przez Sąd Apelacyjny sprawa „The Ocean Victory” pozwala ponownie przybliżyć i uaktualnić stanowisko prawa i orzecznictwa angielskiego w tej kwestii.

Masowiec „The Ocean Victory” był własnością („registered owner”) Ocean Victory Maritime Co. W czerwcu 2005 r. statek został wycarterowany, na bazie czarteru bareboat (wg standardowego formularza „Barecon 89 – Standard Bareboat Charter”) do spółki zależnej właściciela rejestrowego – Ocean Line Holdings Ltd. Zgodnie z Cl. 12 czarteru – czarterujący bareboat ubezpieczył statek na łączną sumę USD 70 mln na swoją rzecz („ubezpieczający”) oraz właściciela rejestrowego („ubezpieczonego”).

2 sierpnia 2006 r. czarterujący bareboat wycarterował statek do kolejnego czarterującego bareboat (tzw. „intermediate charterers”), który z kolei we wrześniu 2006 r. podczarterował statek (na bazie czarteru na czas) firmie Daiichi Chuo Kisen Kaisha. Każdy z wyżej wymienionych czarterów miał podobny zapis umowy – warunek bezpiecznego portu („safe port warranty”), zgodnie z którym statek winien być eksploatowany tylko pomiędzy bezpiecznymi portami („undertaken to trade the vessel between safe ports”).

W sierpniu 2006 r., czarterujący na czas wydali instrukcję podróży statku do Saldanha Bay (RPA) celem załadunku i przewozu rudy żelaza do Kashima (Japonia).

Po przybyciu statku do Kashima w dn. 20 października 2006 r. i zacumowaniu przy Raw Materials Quay, rozpoczął się wyładunek, który jednakże musiał zostać przerwany w dn. 23 października 2006 r. na skutek silnego wiatru i dużych opadów deszczu. Dodatkowo statek był poddany niezwykle silnym wpływom tzw. martwej fali („swell”), która charakteryzowała się cechami hydrologicznymi znanymi jako zjawisko „długich fal” („long waves”). Przedłużające się wysoce niekorzystne warunki atmosferyczne przy sile wiatru 9, spowodowały, iż 24 października kapitan podjął decyzję o przerwaniu załadunku, odcumowaniu i wypłynięciu na wody otwarte.

W czasie wychodzenia z portu jednostka została zepchnięta na falochron i weszła na mieliznę w efekcie czego nastąpiła całkowita utrata statku („total loss”).

Ubezpieczyciel wypłacił pełne odszkodowanie ubezpieczeniowe z tytułu całkowitej utraty statku a następnie w październiku 2008 r. na jednego z ubezpieczycieli - Gard Marine & Energy

¹ Court of Appeal (14-17 October 2014; 22 January, 2015);

„Gard Marine & Energy Ltd. v. China National Chartering Co. Ltd. v. Daiichi Chuo Kisen Kaisha” („The Ocean Victory”) [2015] EWCA Civ. 16, before LJ Longmore; LJ Gloster and LJ Underhill; [2015] Lloyd’s Rep. 381; [2015] 1 CLC 72; [2015] 2 All ER (Comm) 894 CA; rvsg [2013] EWHC 2199 (Comm); [2014] 1 Lloyd’s Rep. 59; [2013] 2 CLC 322; [2013] 2 All ER (Comm) 1058 (QBD; Teare J.);

Ltd. („Gard”), nastąpiło przejście, do wysokości zapłaconego odszkodowania – wszelkich praw przysługujących właścicielowi statku i czarterującemu bareboat (tzw. „assignment of the rights”). Gard, w ramach cesji, wystąpił z regresowym roszczeniem odszkodowawczym obejmującym wypłacone ubezpieczone odszkodowanie przeciwko dwóm czarterującym – China National Chartering (a więc tym „intermediate charterers”, z którym czarterujący bareboat zawarł czarter z dn. 2 sierpnia 2006 r.) oraz przeciwko Daiichi Chuo Kisen Kaisha (tj. czarterującemu na czas, z którym umowę zawarł „intermediate charterer”).

Podstawą materialno-prawną roszczenia było naruszenie przez czarterujących zobowiązania do eksploatacji i operowania statkiem tylko pomiędzy bezpiecznymi portami („breach of the safe port warranty”).

Czarterujący stali na stanowisku, iż nie miało miejsca nienależyte wykonanie umowy poprzez naruszenie „safe port warranty” z uwagi na to, iż warunki hydrometeorologiczne występujące w dn. 24 października 2006 r. (a więc w dniu wejścia statku na mieliznę) miały charakter ponadstandardowy i daleko wykraczający poza warunki, których można byłoby się spodziewać w tym rejonie geograficznym o tej porze roku. Niezależnie od powyższego, czarterujący podnosili (jako argument alternatywny), iż nawet gdyby przyjąć, iż nastąpiło naruszenie przez nich kontraktowego wymogu „portu bezpiecznego”, to nie przedmiotowe naruszenie, ale decyzja kapitana o odcumowaniu i wypłynięciu z portu – pozostaje w bezpośrednim związku przyczynowym z powstałą szkodą (całkowita utrata statku). Innymi słowy jak to ujęto w argumentacji procesowej „even if the port was unsafe, the cause of the loss was the master’s navigational decision to leave the port, not the port’s unsafety”.

Niezależnie od powyższego czarterujący podnosili drugi istotny argument. Wskazywali mianowicie, iż Cl. 12 czarteru (czarteru bareboat) przewiduje łączne ubezpieczenie („joint insurance”) właściciela rejestrowego statku i czarterującego bareboat, bez możliwości roszczeń regresowych właściciela statku przeciwko czarterującym bareboat.

W efekcie powyższego, skoro czarterujący bareboat, nie ponosi odpowiedzialności w stosunku do właściciela rejestrowego, to konsekwentnie nie może wystąpić z ewentualnym roszczeniem odszkodowawczym „w łańcuchu kontraktowym” w stosunku do strony, która podczarterowała statek (China National Chartering Co. Ltd. – „intermediate charterers”) i dalej w stosunku do Daiichi Chuo Kisen Kaisha („sub time charterer”).

Sąd I instancji (Queen’s Bench Division – Commercial Court, sędzia Teare) – uznał, iż skierowanie przez czarterujących statku do portu Kashima stanowiło naruszenie klauzuli – wymogu portu bezpiecznego („breach of the safe port warranty”). Sąd stanął na stanowisku, iż łączny, skumulowany skutek dwóch czynników hydrometeorologicznych, występujących w chwili wypadku (tj. martwa fala, „long waves” oraz porywisty północny wiatr) niezależnie od rzadkości występowania takiej kumulacji – nie zmienia istoty oceny portu Kashima o tej porze roku. To właśnie port, z takimi a nie innymi warunkami pogodowymi (w tym z występującym w tym rejonie falowaniem i siłą wiatru) czynią go „portem niebezpiecznym” w rozumieniu klauzuli czarterowej, ze wszystkimi, negatywnymi skutkami wynikającymi z tego faktu. Innymi słowy: (...) the combination of two weather conditions on the casualty date, namely the phenomenon of swell from long waves and a very severe northern gate was not to be characterised as an abnormal occurrence because both conditions were physical characteristics or attributes of the port”.

Konsekwentnie sędzia uznał, iż to naruszenie klauzuli portu bezpiecznego (a nie decyzja nawigacyjna kapitana o odcumowaniu i wyjściu z portu w niesprzyjających warunkach

podgodowych) pozostaje w bezpośrednim związku przyczynowym z powstałą szkodą – całkowitą utratą statku i w konsekwencji koniecznością wypłaty odszkodowania ubezpieczonemu.

W związku z tą ostatnią kwestią (odpowiedzialności ubezpieczeniowej), sąd stanął na stanowisku, iż łączne ubezpieczenie właściciela statku i czarterującego bareboat – nie jest równoznaczne ze zwolnieniem tegoż czarterującego z odpowiedzialności, w stosunku do właściciela rejestrowego z tytułu naruszenia czarterowej klauzuli portu bezpiecznego. Wobec powyższego, będąc odpowiedzialnym w stosunku do właściciela rejestrowego, czarterujący bareboat jest uprawniony wystąpić, w ramach roszczenia regresowego, z roszczeniem odszkodowawczym w stosunku do „intermediate charterers” a ten czarterujący, z kolei, do kolejnego czarterującego wzdłuż „łańcucha kontraktowego”. Baza materialno-prawna kolejnych roszczeń regresowych będzie oczywiście ta sama – „breach of safe port warranty”.

Czarterujący wniósł apelację od wyroku sądu I instancji. U podstaw apelacji leżały trzy pytania:

- a) czy w świetle prawa można przyjąć, iż warunki pogodowe panujące w porcie Kashima, upoważniają do uznania, iż nastąpiło naruszenie klauzuli portu bezpiecznego („breach of the safe port warranty”);
- b) czy, nawet zakładając, iż doszło do naruszenia przewidzianego umową frachtową, wymogu portu bezpiecznego, nie należy przyjąć, iż nie przedmiotowe naruszenie, ale decyzja kapitana („master’s navigational decision”) opuszczenia nabrzeża wyładunkowego i wypłynięcie w morze przy istniejących ekstremalnych warunkach pogodowych – pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym z powstałą szkodą – całkowitą utratą statku;
- c) czy biorąc pod uwagę wykładnię kontraktową warunków umowy czarteru bareboat, czarterujący bareboat, ubezpieczający statek na swój koszt - mogą ponosić odpowiedzialność w stosunku do właścicieli rejestrowych statku w ramach szkody objętej ubezpieczeniem, niezależnie od tego, iż szkoda ta spowodowana została naruszeniem umownej klauzuli portu bezpiecznego.

Sąd Apelacyjny (Court of Appeal) w składzie LJ Longmore, Gloster i Underhill^{1a} – uznał apelację za zasadną.

W odpowiedzi na trzy wyżej postawione pytania stwierdzono co następuje:

W odpowiedzi na pierwsze pytanie Sąd Apelacyjny stanął na stanowisku iż, w rozpatrywanej sprawie nie nastąpiło naruszenie klauzuli portu bezpiecznego. Przyjmując za punkt wyjścia kryteria wiodącego precedensu („leading case”) w tym zakresie – „The Eastern City” z 1958 r., uznać należy, iż uszkodzenia, które doznał statek w porcie Kashima w dn. 24 października 2006 roku spowodowane zostały ekstremalnymi warunkami pogodowymi mającymi charakter „abnormal occurrence”. Czarterujący, w tak sformułowanych warunkach umownych czarteru (tj. „safe port warranty clause”), nie przyjął na siebie odpowiedzialności za szkodę z powodu zdarzeń nadzwyczajnych, których nie można było przewidzieć w racjonalnej ekspektatywie („unexpected and abnormal events”).

^{1a} W sprawie występowali: Dominic Kedrick QC, David Goldstone QC and Gavin Geary, instructed by MFB Solicitors, for Daiichi Chuo Kisen Kaisha, the charterers; Michael Davey QC, instructed by Winter Scott LLP, for China National Chartering Co Ltd, the intermediate charterers; Jeremy Russell QC, Jeffrey Gruder QC and James Turner QC, instructed by Ince & Co LLP, for Gard Marine & Energy Ltd, the insurers.

Zdarzenia czy zjawiska hydro-meteorologiczne tego typu, zachodzą w sposób nagły i stwarzają warunki bezpośrednio zagrażające statkom po tym jak wydana jest instrukcja co do portu, do którego statek winien płynąć w warunkach realizacji określonego zatrudnienia frachtowego. Ten element sekwencji czasowej – instrukcja podróży a dopiero po niej nagłe zaistnienie zjawisk meteorologicznych „zmieniających” port bezpieczny w kategorię portu niebezpiecznego jest kluczowym elementem w rozumieniu, mających zastosowanie do niniejszej kwestii, precedensów „The Saga Cob” z 1992 r., a przede wszystkim „The Evia” z 1982 r. a więc precedensów, które po orzeczeniu z 1958 r. konstytuują aktualną wykładnię jurydyczną pojęcia portu bezpiecznego.

Przy rozpatrywaniu co należy rozumieć przez nadzwyczajne warunki („abnormal occurrence”) przesądzające o tym czy określony port można, czy też nie, zaklasyfikować, zgodnie z „safe port warranty” – należy kierować się kryteriami przyjętymi przez precedens „The Mary Lou” z 1981 roku. Zgodnie z nimi – kluczowym jest ustalenie czy warunki pogodowe, które występowały w czasie, w którym statek przebywał w danym obszarze portowym – miały charakter wysoce sporadyczny, czy też „had occurred sufficiently frequently so as to become a characteristic of the port”.

W kontekście powyższych kryteriów precedensowych uznać należy, iż sędzia Teare (z Queen’s Bench Division – Commercial Court) – popełnił swoisty „błąd systemowy” w sformułowaniu łącznego pytania czy jednoczesne występowanie dwóch kluczowych elementów pogodowych – „długiej fali” i „porywistego wiatru” można zaklasyfikować jako „abnormal occurrence” lub też należy do zwykłej charakterystyki hydro-meteorologicznej portu Kashima.

Ów „błąd systemowy” polegał w szczególności na tym, iż sędzia przyjął mogące mieć miejsce, z teoretycznego punktu widzenia, zjawisko meteorologiczne – jako zjawisko mogące być zaklasyfikowane jako charakterystyczne zjawisko pogodowe dla danego portu a następnie konsekwentnie przyjęcie, iż jednoczesne wystąpienie takich zjawisk pogodowych (które każde z osobna określił jako „normal characteristics or attributes of the port”) – również przy takim „skumulowanym” efekcie nie traci charakteru zjawisk normalnych i typowych dla danego portu.

Tymczasem, w ślad za cytowanymi już powyżej precedensami „The Eastern City” z 1958, „The Saga Cob” z 1992 oraz „The Mary Lou” z 1981 r. – „It was necessary to look at the reality of the particular situation in the context of all the evidence to ascertain whether the particular event was sufficiently likely to occur to have become an attribute of the port”. Bez takiej daleko idącej partykularyzacji i indywidualizacji każdego akwenu portowego i panujących na nim warunków pogodowych, w określonym czasie – nie jesteśmy w stanie, w racjonalny i przewidywalny sposób ustalić właściwych kryteriów faktycznych i prawnych naruszenia bądź nienaruszenia „safe port warranty”.

Zabrany materiał dowodowy, pozwala na stwierdzenie, iż brak jest odnotowanych przypadków, w których jakkolwiek ze statków zawijających czy cumujących przy nabrzeżu przy którym stał m/v „Ocean Victory” (Raw Materials Quay) – doznał jakiegokolwiek uszkodzenia czy spowodował uszkodzenie urządzeń nabrzeżnych, w sytuacji w której na obszarze wód portowych (a w szczególności w obrębie Kashima Channel) występowały niekorzystne warunki atmosferyczne (silny, porywisty wiatr, „martwa fala” itp.) uniemożliwiający, de facto, bezpieczną nawigację po tym akwenu.

Oznacza to, iż brak jest przesłanek faktycznych i prawnych do uznania, iż czarterujący naruszył klauzulę portu bezpiecznego, innymi słowy „there was no breach by the charterers of the safe port obligation”.

Jeżeli zaś nie nastąpiło naruszenie tej klauzuli, to bezprzedmiotowym wydaje się alternatywne rozpatrywanie zagadnienia ewentualnego przyczynienia się kapitana statku do powstania szkody przez podjęcie decyzji nawigacyjnej o przerwaniu wyładunku, opuszczeniu nabrzeża i wyjściu statku z portu.

Przechodząc do kwestii ubezpieczeniowej, należy kierować się tu zasadami precedensowymi przyjętymi w „The Evia (No. 2)” z 1982 r. oraz „Mark Rowlands Ltd. v. Berni Inns Ltd.” z 1985 r.

W świetle powyższego winno się uznać, iż nawet gdyby czarterujący bareboat byli, w rzeczywistości, odpowiedzialni za naruszenie umownej klauzuli czarterowej portu bezpiecznego, to i tak nie byłoby z tego tytułu odpowiedzialni w stosunku do właścicieli rejestrowych statku z uwagi na to, iż ci ostatni, w drodze tak a nie inaczej zawartej umowy ubezpieczeniowej byli uprawnieni do odszkodowania ubezpieczeniowego (z tytułu całkowitej utraty statku) od ubezpieczyciela a nie w drodze cywilno-prawnego roszczenia odszkodowawczego skierowanego do czarterujących bareboat.

Niezależnie od charakteru podmiotowego ubezpieczenia (tj. czy beneficjentem ewentualnego odszkodowania ubezpieczeniowego jest jeden podmiot czy, jak w rozpatrywanej sprawie, łącznie dwa podmioty) – jeżeli powstała szkoda wynikła z niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu przez stronę (ubezpieczającego), która zapłaciła składkę ubezpieczeniową, wówczas skoro właśnie ubezpieczenie to, z zamierzenia miało pokryć szkody z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przez ubezpieczającego – trudno by przyjąć za racjonalne aby strona ta ponosiła jeszcze odpowiedzialność kontraktową, którą pokryła rzeczonym ubezpieczeniem.

Kluczowym do ostatecznego rozstrzygnięcia rozważanej tu kwestii wydaje się uważna analiza interpretacyjna warunków umowy ubezpieczenia a w szczególności, czy u podstaw jej zawarcia leżała wola i intencja stron (właściciela rejestrowego i czarterującego bareboat) do wspólnego ubezpieczenia od ryzyk przewidzianych niniejszą umową. Jeżeli, jak w sposób bezsporny, wynika z wnioskowanej interpretacji, umowa ubezpieczenia była zawarta „for the joint benefit of the parties” – wówczas przyjąć należy, iż każda ze stron tak zawartej umowy – dysponująca kontraktowym prawem do pełnego odszkodowania ubezpieczeniowego – rezygnowała jednocześnie z ewentualnego roszczenia regresowego w stosunku do drugiego ubezpieczającego. Innymi słowy – skoro „the parties had agreed on insurance solution” i z tego tytułu uzyskują pełne zabezpieczenie z tytułu ewentualnej szkody, wówczas trudno spodziewać się aby mogły jeszcze dysponować, zupełnie niepotrzebnym w tym kontekście (brak szkody), regresowym roszczeniem cywilno-prawnym. To ubezpieczyciel, i tylko on, winien być adresatem ewentualnego żądania wypłaty stosownego odszkodowania ubezpieczeniowego („rather than to each other”).²

²*Surrey Heath Borough Lovell Construction Ltd* (1990) 108, *Hopewell Project Management Ltd v Ewbank Preece Ltd* [1998] 1 Lloyd's Rep 448, *Cooperative Retail Services Ltd v Taylor Young Partnership Ltd* [2002] Lloyd's Rep IR 555; [2002] 1 WLR 1419, *Scottish and Newcastle plc v GD Construction (St Albans) Ltd* [2003] Lloyd's Rep IR 809, *Rathbone Brothers plc v Novae Corporate Underwriting Ltd* [2015] Lloyd's Rep IR 95, applied; *Tyco Fire & Integrated Solutions (UK) Ltd v Rolls-Royce Motor Cars Ltd* [2008] Lloyd's Rep IR 617; [2008] BLR 285; [2008] 2 All ER (Comm) 584, considered.

W rozważanej sprawie, co prawda czarter bareboat, nie wyłączał, *expressis verbis*, prawa do roszczeń regresowych ale byłoby całkowicie alogicznym w sytuacji, w której strony umowy (właściciel rejestrowy statku i czarterujący bareboat) uzgodniły ubezpieczenie „in joint names as their interest may appear” oraz, w której uzgodniły również, iż czarter ulega rozwiązaniu w przypadku całkowitej utraty statku – byłoby dopuszczalnym wzajemne dochodzenie roszczeń z tytułu naruszenia umowy – w każdym bądź razie w sytuacji, w której odszkodowanie ubezpieczeniowe z tego tytułu zostało prawidłowo wypłacone stronie uprawnionej do tego typu odszkodowania. Wypłata przedmiotowego odszkodowania zwalnia strony z jakiegokolwiek dalszej odpowiedzialności i „contractual scheme had been accomplished”.³



Autor:
Marek Czernis



Autor:
Andrzej Czernis

³ *Cooperative Retail Services Ltd v Taylor Young Partnership Ltd (HL)* [2002] UKHL 17; [2002] Lloyd's Rep IR 555; [2002] 1 WLR 1419; *Hopewell Project Management Ltd v Ewbank Preece Ltd* [1998] 1 Lloyd's Rep 448; *K/S Penta Shipping A/S v Ethiopian Shipping Lines Corporation (The Saga Cob) (CA)* [1992] 2 Lloyd's Rep 545; *Kodros Shipping Corporation v Empresa Cubana de Fletes (The Evia) (No 2) (CA)* [1982] 1 Lloyd's Rep 334; (HL) [1982]; *Leeds Shipping Co Ltd v Societe Francaise Bunge (The Eastern City) (CA)* [1958] 2 Lloyd's Rep 127; *Mark Rowlands Ltd v Berni Inns Ltd (CA)* [1985] 2 Lloyd's Rep 437; [1986] QB 211; *Rathbone Brothers plc v Novae Corporate Underwriting Ltd (CA)* [2014] EWCA Civ 1464; [2015] Lloyd's Rep IR 95; *Reardon Smith Line Ltd v Australian Wheat Board (The Houston City) (PC)* [1956] 1; Lloyd's Rep 1; [1956] AC 266; *Scottish and Newcastle plc v GD Construction (St Albans) Ltd (CA)* [2003] EWCA Civ 16; [2003] Lloyd's Rep IR 809; *Surrey Heath Borough Council v Lovell Construction Ltd (CA)* (1990) 48 BLR 108; *Transoceanic Petroleum Carriers v Cook Industries Inc (The Mary Lou)* [1981] 2 Lloyd's Rep 272; *Tyco Fire & Integrated Solutions (UK) Ltd v Rolls-Royce Motor Cars Ltd (CA)* [2008] EWCA Civ 286; [2008] Lloyd's Rep IR 617; [2008] *Uni-Ocean Lines Pte Ltd v C-Trade SA (The Lucille)* [1983] 1 Lloyd's Rep 387.