

Miesięcznik

Ubezpieczeniowy

ISSN 1732-2413 • WSZYSTKO, CO TRZEBA WIEDZIEĆ O RYNKU UBEZPIECZEŃ • TOM 19 I NUMER 4 | KWIECIEŃ 2022 • 1 KWIETNIA 2022



W NUMERZE:

Samochody:

wyzwania branży, technologia, taryfikacja, likwidacja szkód

Bancassurance/Ubezpieczenia w cyberświecie/Walka z nadużyciami/Casus bejrucki



MARIUSZ ŻURAWSKI
manager, Biuro Ubezpieczeń Klientów
Strategicznym EIB, radca prawny.

Ubezpieczeniowe tło transportu z pomocą

Ostatnie zdarzenia za naszą wschodnią granicą skłoniły nas do ponownego przyjrzenia się wielu aspektom życia dotychczas uznawanym za oczywiste lub niewymagające uwagi. Wśród nich są ubezpieczenia. Chciałbym zatem omówić kilka zagadnień, które dotyczą zarówno osób bezpośrednio zaangażowanych w pomoc uchodźcom (można je znaleźć chyba w każdym przedsiębiorstwie), jak i firm realizujących umowy wymagające obecności lub przejazdu przez terytorium Ukrainy. – **MARIUSZ ŻURAWSKI**

Pojawiające się w sferze publicznej informacje nie zawsze są rzetelne i pewne – wymagają więc uzupełnienia lub sprostowania. Mam nadzieję, że ten materiał choć trochę pomoże uporządkować wiedzę w tym zakresie.

Odzew polskiego społeczeństwa na tragedię humanitarną, jaką jest wojna w Ukrainie, jest bardzo duży. Kolejny raz potwierdzamy, że doraźne akcje to nasza narodowa specjalność. Jestem dumny, że w taki sposób zdajemy egzamin z człowieczeństwa i sąsiedzkiej pomocy. Organizując kolejne zbiórki i w ślad za nimi transporty, należy pamiętać także o aspekcie ubezpieczeniowym. Przekroczenie granicy z państwem, na terenie którego prowadzone są działania wojenne, ma swoje implikacje.

UBEZPIECZENIA KOMUNIKACYJNE OBOWIĄZUJĄ NIEZMIENNIE W POLSCE

Od pierwszych dni organizowane są transporty uchodźców z granicy w głąb kraju. Wykorzystywane do tego są zarówno prywatne, jak i firmowe auta. W sieci pojawiły się informacje, jakoby szkody wyrządzone przewożonym uchodźcom były wyłączane spod ochrony obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, obciążając bezpośrednio kierowców. Oczywiście tak nie jest. **W sytuacji, gdy dojdzie do wypadku z udziałem ubezpieczonego auta, w którym poszkodowanym będzie uchodźca, ubezpieczyciel przeprowadzi zwykłe postępowanie likwidacyjne i gdy ustali odpowiedzialność ubezpieczonego za powstałe zdarzenie, wypłaci należne odszkodowanie.** W tym względzie przepisy są jasne i precyzyjne. Taką formę pomocy można zakwalifikować jako tzw. przewóz z grzeczności, dla którego Kodeks cywilny w art. 436 § 2 przewidział złagodzenie reżimu odpowiedzialności i oparcie jej na zasadzie winy. Informacje pojawiające się w sieci są więc nieprawdziwe. Odpowiedzialność kierowcy przewożącego uchodźców za szkody powstałe w związku

z ruchem pojazdu jest wobec nich mniejsza niż w innych codziennych sytuacjach, jednak ma to w omawianym przypadku wtórne znaczenie, bo tak czy inaczej finansowy ciężar ewentualnych szkód bierze na siebie ubezpieczyciel auta.

DODATKOWA OCHRONA KIEROWCY

Chciałbym jeszcze omówić kwestię ubezpieczenia kierowcy, personelu skierowanego do obsługi przekazywanej pomocy. Do przekroczenia granicy z Ukrainą niezbędne jest przedstawienie potwierdzenia zawarcia ubezpieczenia kosztów leczenia Covid-19 (przynajmniej nigdzie nie znalazłem informacji o zniesieniu tego wymogu). Zadbaj o to powinno się z góry, nie pozostawiając zawarcia polisy na ostatnią chwilę. **Przed skierowaniem pracowników, współpracowników czy wolontariuszy na terytorium Ukrainy, warto również dokonać analizy ubezpieczeń pod kątem utrzymania oraz zakresu ochrony na terytoriach państw, gdzie toczy się wojna.** Należy zwrócić uwagę na zapisy mówiące o działaniach wojennych, ponieważ wyłączenie może mieć różny zakres zastosowania. Jest dość prawdopodobne, że ubezpieczenia kosztów leczenia, NNW w trakcie podróży zagranicznych wykupione przed 24 lutego 2022 r. zawierają mechanizmy wyłączające ochronę na terytorium całej Ukrainy po kilku dniach od rozpoczęcia działań wojennych (konkretna liczba zależy od zapisu w OWU). W innym wariancie tego wyłączenia możliwe jest utrzymanie ochrony w regionach, w których działania wojenne nie są prowadzone.

Na moment pisania tego materiału udało mi się znaleźć jedną ofertę z możliwością zastosowania rozszerzenia o pasywny udział w wojnie – co jest zdecydowanie najszerzym wariantem ochrony. Zakładam, że z biegiem czasu większa liczba ubezpieczycieli umożliwi lub bardziej stanowczo będzie informowała o stosowaniu takich rozszerzeń.

A CO ZE ŚRODKIEM TRANSPORTU?

Przejdźmy teraz do ubezpieczenia środków transportu, samochodów i naczep, które dzielimy na dwa rodzaje.

Najpierw spójrzmy na ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. W odniesieniu do tego ubezpieczenia, przy wjeździe na terytorium Ukrainy niezbędne jest posiadanie tzw. Zielonej Karty. Może ona zostać wystawiona „do aktualnej polisy” lub wykupiona na granicy. Inną opcją jest wykupienie tzw. ubezpieczenia granicznego.

Drugim rodzajem są ubezpieczenia casco pojazdów. Kwestią oczywistą jest, że ubezpieczenie pojazdu wysłanego do Ukrainy powinno przewidywać udzielanie ochrony także na jej terytorium – najczęściej w polisach jako zakres terytorialny wskazany jest teren Europy. Standardowo dla szkód mających miejsce na terytorium Ukrainy ubezpieczyciele ograniczają zakres ubezpieczenia AC, wyłączając ryzyko kradzieży. W celu rozszerzenia polisy o to ryzyko zazwyczaj należy wykupić odpowiednią klauzulę. Warto zlustrować polisę pod tym kątem. Z własnego doświadczenia wiem, że ubezpieczyciele życzliwie podchodzą do kwestii rozszerzenia zakresu ubezpieczenia dla samochodów wiozących pomoc humanitarną.

Trzeba jednak pamiętać, że **szkody wyrządzone bezpośrednio działaniami wojennymi nie są możliwe do pokrycia w ramach umów ubezpieczenia.**

Podobnie ma się rzecz w przypadku zatrzymania czy zarekwirowania auta na potrzeby miejscowych sił zbrojnych lub porządkowych. Kierując auto w strefę potencjalnych działań wojennych, trzeba zdawać sobie sprawę z tego ryzyka.

Uwzględnienie tematów ubezpieczeniowych w przygotowaniach do wysłania pomocy do Ukrainy pozwoli oszczędzić dodatkowych stresów i obowiązków osobom dokonyującym bezpośredniej dostawy.

UBEZPIECZENIE AUT ZAREJESTROWANYCH W UKRAINIE

Kolejną kwestią wartą wspomnienia jest ubezpieczenie aut zarejestrowanych w Ukrainie, którymi uchodźcy przyjeżdżają do Polski. Tak jak w przypadku aut wjeżdżających do Ukrainy, także pojazdów opuszczających jej terytorium i wjeżdżających do Polski dotyczy obowiązek wykupienia tzw. Zielonej Karty lub ubezpieczenia granicznego.

Jeżeli mamy kontakt z osobami zamierzającymi migrować do Polski, warto wskazać, że jeżeli Zielona Karta (ZK) została wystawiona „do polisy”, powinno się ją zabrać ze sobą. Dokumenty ZK są zazwyczaj wystawiane na okres zgodny z okresem ubezpieczenia OC auta, zatem temat ubezpieczenia samochodu będzie można odłożyć na inny, mniej newralgiczny okres.

Jeżeli jednak dokument taki nie został wystawiony lub nie ma możliwości zabrania go ze sobą, w sukurs ruszyły 4 z największych polskich zakładów ubezpieczeń. Umożliwiają one obywatelom Ukrainy bezpłatne zawarcie ubezpieczenia granicznego na okres 30 dni. Po tym czasie powinna zostać zawarta kolejna umowa ubezpieczenia, jednak wtedy posiadacz pojazdu będzie miał już czas, żeby „na spokojnie” się tym zająć.

OSOBNĄ KWESTIĄ JEST JESZCZE UBEZPIECZENIE ŁADUNKÓW W TRANSPORCIE

W polskiej praktyce w tym zakresie zastosowanie znajdują dwa ubezpieczenia. Pierwsze to ubezpieczenie cargo, bazujące najczęściej na standardowej klauzuli instytucyjowej ICC(A). Warunki tego ubezpieczenia przewidują możliwość rozszerzenia zakresu ubezpieczenia o ryzyka wojenne. Co ważne, rozszerzenie to nie jest bezwzględne. Ochrona ubezpieczeniowa obowiązuje, gdy w momencie rozpoczęcia transportu obszar, do którego lub przez który biegnie transport, nie jest oceniany jako region o wysokim,

nieakceptowalnym poziomie ryzyka. O tym, jaki poziom jest akceptowalny w poszczególnych umowach, decydują zapisy polis, w tym postanowienia ogólnych warunków umów. Zazwyczaj odsyłają one do publicznie dostępnych stron internetowych podmiotów profesjonalnie zajmujących się oceną ryzyka transportowego. W przypadku wysyłania transportów do Ukrainy, w obecnej sytuacji najlepiej potwierdzać każdorazowo udzielanie ochrony.

Drugim rodzajem ubezpieczenia stosowanym powszechnie w praktyce transportowej jest ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego (OCPD) – w przypadku transportu międzynarodowego bazuje ono na Konwencji CMR. W przypadku tego ubezpieczenia możemy mówić o odszkodowaniu za utratę, zniszczenie, uszkodzenie ładunku w okolicznościach, za które przewoźnik ponosi odpowiedzialność. **W przypadku uszkodzenia ładunku przez działania zbrojne co do zasady nie powstaje odpowiedzialność przewoźnika, gdyż nie mógł ich uniknąć ani im zapobiec.** Użyłem zwrotu „co do zasady” nie bez powodu. Można sobie bowiem wyobrazić sytuację, w której możliwe było zaplanowanie bezpieczniejszej trasy, czy też zastosowanie środków bezpieczeństwa (np. podwójnej obsady konwoju), które powinny umożliwić zabezpieczenie ładunku. Tak jak w przypadku ubezpieczenia AC standardem jest, że szkody wyrządzone bezpośrednio w wyniku działań zbrojnych, wojennych pozostają poza ochroną ubezpieczeniową. Wyłączenie to należy odczytywać ściśle, zatem szkody spowodowane innymi czynnikami uruchamiają odpowiedzialność ubezpieczyciela.

BRANŻA UBEZPIECZENIOWA UDZIELA WSPARCIA

Wiele już zrobiliśmy, jednak prawdopodobnie jeszcze więcej będziemy musieli zrobić. Zarówno na poziomie indywidualnym, jak i organizacji. Zapoczątkowana pomoc będzie wymagała kontynuacji. Jak wskazują specjaliści w tej dziedzinie, czeka nas maraton, nie sprint.

Branża ubezpieczeniowa ma w tych działaniach swoje specjalne znaczenie. Jestem przekonany, że oferta produktowa (np. wobec wolontariuszy niosących pomoc humanitarną, ale także w innych zakresach) zostanie rozszerzona, co pozwoli przetransferować przynajmniej część ryzyka – pomagając także w ten sposób. Z drugiej strony, posiadając bogate doświadczenie oraz narzędzia do badania i oceny ryzyka ubezpieczyciele mogą wskazywać zakresy / sytuacje nieakceptowalne, niosące ze sobą zbyt duże ryzyko dla tych szlachetnych ludzi.

Część z problemów będzie miała także bardziej prozaiczny charakter, jak na przykład problem ubezpieczenia samochodów, którymi przyjechali uchodźcy, a które zarejestrowane są w Ukrainie. Wysokość taryf będzie wymagała uwzględnienia charakteru oraz czasu pobytu w Polsce.

CZY W UKRAINIE UBEZPIECZENIA NADAL DZIAŁAJĄ?

Podsumowując, można stwierdzić, że zarówno w zakresie transportów organizowanych w odpowiedzi na potrzeby pomocy humanitarnej, jak i tych komercyjnych, sytuacja ubezpieczeniowa się skomplikowała. Oznacza to jednak tylko tyle, że należy wykonać więcej pracy, aby dostosować się do zaistniałych okoliczności. Jak wskazywałem wyłączenia odpowiedzialności będą dotyczyły szkód będących następstwem działań wojennych. Jest to podstawowe ryzyko, jakie w tej chwili przychodzi nam na myśl, gdy rozpatrujemy np. sytuację ubezpieczenia mienia w Ukrainie. Trzeba jednak pamiętać, że polisy obejmują również inne ryzyka, a tym w zakresie ubezpieczenia na terenie Ukrainy dalej działają. Dlatego należy zgłaszać swoje plany brokerowi czy ubezpieczycielowi odpowiednio wcześniej, żeby umożliwić dobór optymalnych spośród dostępnych rozwiązań. □