

Miesięcznik

Ubezpieczeniowy

ISSN 1732-2413 • WSZYSTKO, CO TRZEBA WIEDZIEĆ O RYNKU UBEZPIECZEŃ • TOM 18 I NUMER 4 I KWIECIEŃ 2021 • 6 KWIECZNIA 2021



© phaisarnwong2517/stock.adobe.com

W N U M E R Z E :

Transport-spedycja-logistyka

odpowiedzialność, przedawnienie, cyber, terroryzm

Radosław Kamiński o wyzwaniach regulacyjnych/Strategia podatkowa/Geospacial

Szkody w towarze spowodowane przez osoby postronne

Praktyka pokazuje, że ubezpieczyciele ostrożnie podchodzą do objęcia ochroną ubezpieczeniową zakresu szkód w towarze spowodowanych przez osoby trzecie, przebywające w przestrzeni ładunkowej pojazdu, wprowadzając limit zdarzeń objętych ochroną lub wprowadzając podlimit sumy gwarancyjnej. – PIOTR ZAJĄC, MARIUSZ ŻURAWSKI

Coraz mniej słyszymy o efektach kryzysu uchodźczego sprzed kilku lat. Nie oznacza to jednak, że nie trzeba borykać się obecnie z jego konsekwencjami. Mierzą się z nimi na przykład przewoźnicy realizujący zamówienia do Wielkiej Brytanii. Jedyna trasa wiodąca w kierunku Kanału La Manche prowadzi przez port we francuskim Calais, w pobliżu którego znajduje się obóz uchodźców i imigrantów. Władze już kilkakrotnie ogłaszały jego likwidację, jak się okazuje – nieskuteczną.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA DROGOWEGO

Przewoźnicy wciąż mają do czynienia z próbami wtargnięcia osób postronnych do naczep z towarem. Media podają, że w wielu przypadkach nie udaje się uniknąć pasażerów na gapę. Rodzi to również konsekwencje ubezpieczeniowe – konieczność ustalenia odpowiedzialności za zdarzenie, pokrycie szkód związanych z zanieczyszczeniem towaru i ustalenie wysokości odszkodowania.

Sytuacja ta dotyczy szczególnie transportu, w którym przewożona jest np. żywność. Odbiorca odmawia przyjęcia towaru w całości lub części, a zlecający wzywa przewoźnika do przyjęcia odpowiedzialności za zdarzenie, a tym samym poniesienia kosztów utraconego towaru, jego utylizacji itd. Dla zobrazowania przyjrzyjmy się sytuacji, z którą mieliśmy do czynienia:

Przewoźnik otrzymał zlecenie na transport żywności chłodnią z Polski do Wielkiej Brytanii. Podczas kontroli rentgenem na bramkach przed wjazdem do portu Calais okazało się, że w naczepie są imigranci. Po dotarciu do miejsca rozładunku odmówiono przyjęcia towaru, a jego właściciel wyznaczył termin oględzin i wezwał przewoźnika do pokrycia



Piotr Zajac,
broker, Biuro
Ubezpieczeń Klientów
Strategicznych, EIB.

strat. Co więcej, właściciel automatycznie skompensował szkodę, potrącając kwotę nieprzyjętego towaru z wynagrodzenia przewoźnika.

Czy w tej sytuacji przewoźnik odpowiada za powstałą szkodę? Aby przypisać przewoźnikowi odpowiedzialność za zdarzenie konieczne jest dokładne zapoznanie się ze specyfiką szkody, przeanalizowanie przepisów CMR, które wskazują, kiedy przewoźnik międzynarodowy jest odpowiedzialny oraz – dla uzyskania szerszej perspektywy – zweryfikowanie orzeczeń sądów wydanych w podobnych przypadkach.

W przypadku Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), która reguluje odpowiedzialność przewoźników międzynarodowych, istotny jest art. 17 ust. 1, który brzmi: „Przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpiło w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy” oraz art. 17 ust. 2 wskazujący specjalne okoliczności, w których przewoźnik może się uwolnić od odpowiedzialności: „Przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało winą osoby uprawnionej, jej zleceniem nie wynikającym z winy przewoźnika, wadą własną towaru lub



Mariusz Żurawski,
radca prawny, manager,
Biuro Ubezpieczeń
Klientów Strategicznych,
EIB.

okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec”. Co ważne, powyższy zapis dotyczący okoliczności należy spełnić łącznie, tzn. przewoźnik nie mógł ich uniknąć oraz których następstwom nie mógł zapobiec.

Podobne do opisanego zdarzenie (transport żywności z Polski do Wielkiej Brytanii) zostało rozstrzygnięte wyrokiem Sądu Rejonowego w Ostrołęce z 19 października 2017 r. sygn. akt V GC 565/16. Sąd zwolnił w nim przewoźnika z odpowiedzialności za powstałą szkodę, powołując się na cztery przesłanki. Pierwsza: naczepa pojazdu była odpowiednio zabezpieczona twardą zabudową. Jest to o tyle istotne, że użycie naczepy z plandeką, a nie np. kontenera uznaje się za niewystarczające zabezpieczenie (przykładem jest tutaj wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z 9 maja 2013 r. sygn. I ACa 111/13, który uznał ten argument za decydujący, przypisując odpowiedzialność za szkodę przewoźnikowi). Druga: zastosowano blokadę drzwi oraz plombę. Trzecia: nie było możliwości wyboru innej trasy przejazdu. Transport do Wielkiej Brytanii łączy się z koniecznością pokonania Kanału La Manche. Jest to możliwe promem z Calais lub koleją tunelem pod kanałem. Wybór każdej z tych tras wiąże się z ryzykiem wtargnięcia imigrantów do przestrzeni ładunkowej. Czwarta: do wtargnięcia doszło na promie, gdzie kierowca nie ma

możliwości sprawowania nadzoru nad transportem – ma bowiem obowiązek opuszczenia pojazdu i pozostawienia go w części ładunkowej promu. Przewoźnik udowodnił ten fakt, ponieważ przed wjazdem na prom pojazd poddano podwójnej kontroli służb, a także przedstawił wydruk z termografu, który zarejestrował wzrost temperatury wewnątrz naczepy związany z wtargnięciem imigrantów już na pokładzie promu.

Wracając do naszego przykładu – przewoźnik miał podobne argumenty przemawiające za zwolnieniem go z odpowiedzialności, mianowicie: transport odbywał się naczepą z twardą zabudową, chłodnia była wyposażona w termograf, a także została zastosowana blokada drzwi i plomba. Mimo tego odpowiedzialność za szkodę została przypisana przewoźnikowi. Dlaczego? Ponieważ do wtargnięcia doszło przed wjazdem na prom (co wykazała kontrola rentgenem), gdzie kierowca powinien sprawować stałą kontrolę nad transportem i tym samym mieć możliwość reakcji.

Co ciekawe – zakłada się, że można zminimalizować ryzyko wtargnięcia podczas postoju, np. poprzez zaangażowanie dwóch kierowców, co umożliwi stały nadzór nad transportem lub unikanie postojów w miejscach podwyższonego ryzyka.

W takich sytuacjach przewoźnik nie uwolni się od odpowiedzialności, gdyż jak wskazuje art. 17 CMR – jest z niej zwolniony jeżeli wykaże, że powziął wszystkie możliwe środki, aby zapobiec powstaniu szkody. Zatem to na przewoźniku leży obowiązek uwolnienia się od odpowiedzialności, co nie jest łatwe, gdyż wymagane jest nie tylko wykazanie należytej staranności, ale także wykorzystanie wszystkich potencjalnych możliwości zapobieżenia szkodzie.

UWARUNKOWANIA POLISOWE UBEZPIECZENIA OC PRZEWÓZNIKA DROGOWEGO

Z ubezpieczeniowego punktu widzenia, jeżeli przewoźnik ponosi odpowiedzialność za zdarzenie, ubezpieczenie OCPD zadziała i nastąpi wypłata odszkodowania. Jeżeli tej odpowiedzialności nie będzie, wówczas również ubezpieczyciel jest wolny od odpowiedzialności.

Praktyka pokazuje jednak, że ubezpieczyciele ostrożnie podchodzą do objęcia ochroną ubezpieczeniową zakresu szkód w towarze spowodowanych przez osoby

trzenie, przebywające w przestrzeni ładunkowej pojazdu, wprowadzając limit zdarzeń objętych ochroną lub wprowadzając podlimit sumy gwarancyjnej. W naszej praktyce zawodowej widzieliśmy wiele polis, w których wskazany zakres został wyłączony z ochrony ubezpieczeniowej.

Ryzyko jest szczególnie i materializuje się najczęściej w przypadku transportów realizowanych do Wielkiej Brytanii, jednak należy pamiętać, że występuje ono również w przypadku transportów do innych krajów.

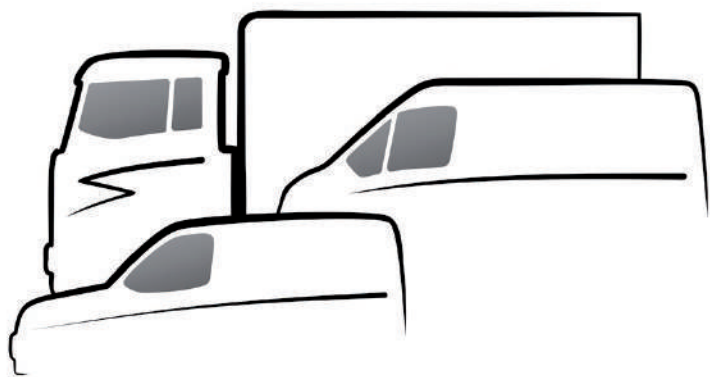
RELACJE BIZNESOWE PRZEWÓZNIKA I ZLECENIODAWCY

Z naszego doświadczenia wynika, że w przypadku zdarzenia szkodowego przewoźnicy często nie próbują uwolnić się od odpowiedzialności, a nierzadko wręcz zależy im na przyjęciu odpowiedzialności i natychmiastowej wypłacie odszkodowania z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (OCPD).

W pierwszej chwili takie podejście może dziwić, jednakże z biznesowego punktu widzenia jest w pełni uzasadnione. W stosunku do przewoźnika zadziała ochrona ubezpieczeniowa z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (OCPD), a zleceniodawca otrzyma odszkodowanie za towar, którego nie mógł wykorzystać. Przewoźnik, kładąc na szali ewentualny wzrost składki z tytułu wyższej szkodości i dobre relacje ze stałym, a być

ciężby z tego powodu przewoźnicy często nie wdają się w polemikę, której celem jest uwolnienie się od odpowiedzialności. W tej sytuacji są raczej poddani presji jak najszybszego zrekompensowania powstałej szkody. Dodatkowo poszkodowany właściciel towaru narzuca swoje rozwiązanie i najczęściej potrąca wartość straty z wynagrodzenia przewoźnika.

Produktem, na który warto tutaj zwrócić uwagę, jest polisa ubezpieczenia mienia w transporcie, czyli ubezpieczenie cargo zawierane najczęściej przez zleceniodawcę. Jest ono szczególnie ważne w przypadku szkód, których okoliczności nie są jasne z punktu widzenia istnienia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika. Ubezpieczyciel cargo, ustalając swoją odpowiedzialność za szkodę, nie bada tej kwestii. Przedmiotem ubezpieczenia jest bowiem transportowane mienie i wyłączenie fakt jego uszkodzenia, zniszczenia czy utraty podlega ocenie i warunkuje wypłatę odszkodowania. Zakres ubezpieczenia cargo zawartego na warunkach Instytutowych Klauzul Ładunkowych – ICC (A) obejmuje ochroną również szkody polegające na zanieczyszczeniu towaru. Biorąc pod uwagę cel, jakim jest jak najszybsze pokrycie strat przez ubezpieczyciela, posiadanie takiej polisy jest nie do przecenienia. Dodatkowo to na ubezpieczycielu mienia w transporcie spoczywa ewentualny ciężar dowodzenia odpowiedzialności przewoźnika pod kątem uzyskania regresu z jego polisy



© Fotolia

może także kluczowym kontrahentem, wybiera dbałość o najlepsze relacje biznesowe. Wiadomo, że już sam fakt wystąpienia zdarzenia może wiązać się z zaburzeniem procesów produkcyjnych lub logistycznych u kontrahenta. Cho-

OCPD. Strony umowy przewozowej nie uczestniczą już tak aktywnie w ewentualnym sporze, a w szczególności nie ma on znaczenia dla uzyskania odszkodowania, co pozytywnie wpływa na relacje na linii kontrahent – przewoźnik. □