

Ubezpieczyć transport

Fakt, że właściciel towaru zawarł umowę ubezpieczenia mienia w transporcie nie zwalnia przewoźnika od odpowiedzialności za transportowany ładunek. – **LUCIEN PECZYNSKI**

Ubezpieczenia w branży transportowej obejmują dwie główne dziedziny: **ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika** oraz **ubezpieczenie mienia w transporcie**.

Pierwsze z nich jest bezpośrednio związane z odpowiedzialnością przewoźnika, w związku z czym ma ograniczone zastosowanie. Nie obejmuje ono tych zdarzeń, które zaistniały niezależnie od niego. Ponadto, nawet jeśli odpowiedzialność cywilna przewoźnika zostanie ustalona, ubezpieczenie rzadko pokrywa całość strat. Dlatego przezorny właściciel towaru zawiera umowę ubezpieczenia mienia w transporcie, która chroni go przed wyłączeniami i ograniczeniami odpowiedzialności przewoźnika. We Francji, podobnie jak i w Polsce, oba te ubezpieczenia są fakultatywne.

UBEZPIECZENIE OC PRZEWÓZNIKA

Zgodnie z art. L.133-1 francuskiego Kodeksu handlowego przewoźnik jest odpowiedzialny za utratę przewożonego ładunku, z wyłączeniem zdarzeń spowodowanych siłą wyższą oraz za uszkodzenia ładunku, za wyjątkiem tych, które wynikają z właściwości przewożonego towaru albo zostały spowodowane przez siłę wyższą. Postanowienia umowne wykluczające tę odpowiedzialność są nieważne, jednakże możliwe jest jej ograniczenie. Nawet umowa typowa o przewóz towarów zawiera klauzulę ograniczenia wysokości kwoty odszkodowania. Ubezpieczenie OC daje przewoźnikowi możliwość ubezpieczenia się od części zdarzeń skutkujących utratą lub uszkodzeniem ładunku, za które byłby odpowiedzialny zgodnie z przepisami Kodeksu handlowego.

Zakres ubezpieczenia

Zasadniczo wyróżnia się dwa rodzaje ubezpieczenia OC przewoźnika, tzw. od każdego ryzyka oraz od określonych zdarzeń. Różnica w cenie między nimi wynosi ok. 30-40%; ale to drugie z nich powinno się ograniczyć do towarów o małej wartości lub niepodatnych na uszkodzenia, gdyż z ubezpieczenia tego wyłączonych jest wiele ryzyk, takich jak



Mec. Lucien Peczynski,

wspólnik zarządzający Kancelarii Copernic Avocats. Avocat à la Cour należący do Paryskiej Izby Adwokackiej od roku 1992 r. (wcześniej wykonywał zawód radcy prawnego). Jest również adwokatem przy Izbie Adwokackiej w Warszawie.

uszkodzenie lub utrata ładunku z nieznaną przyczyną, czy skutki gwałtownego hamowania w celu uniknięcia wypadku.

Niezależnie od rodzaju ubezpieczenia, pewne towary i ryzyka są z niego zawsze wykluczone. I tak, nie są objęte umową materiały niebezpieczne, żywe zwierzęta, artykuły spożywcze łatwo psujące się, towary drogie, a niekiedy także bardzo delikatne. Jeśli przewoźnik chce, aby ubezpieczenie je obejmowało musi zwrócić się do ubezpieczyciela o poszerzenie zakresu ubezpieczenia, co oczywiście będzie wiązało się ze zwiększeniem składki. Ponadto ubezpieczenie nie obejmuje określonych zdarzeń, a w szczególności: odszkodowania za szkody inne niż materialne, ryzyka wojny i zamieszek, wpływu temperatury na transportowany ładunek, a także często konsekwencji opóźnienia w dostawie.

Zazwyczaj są też wykluczone z ubezpieczenia szkody wynikające z niedochowania staranności wynikającej z zawodowego charakteru wykonywanej działalności, do której można zaliczyć błędne sporządzenie listu przewozowego, czy też niewywiązanie się ze zlecenia ubezpieczenia ładunku. Nawet za zdarzenia objęte ochroną ubezpieczyciel nie odpowiada w sposób nieograniczony. Umowy przewidują zazwyczaj podwójne ograniczenie: maksymalne odszkodowanie za kilogram ładunku lub za przesyłkę i kwotę za cały pojazd bądź zdarzenie.

Górną granicę odpowiedzialności przewoźnika określa umowa typowa o prze-

wóz towarów wprowadzona dekretem z 6 kwietnia 1999 r. Przewoźnik powinien zatem ubezpieczyć się na kwotę, która zagwarantuje mu pokrycie całości odszkodowania. Zasady odszkodowania różnią się w zależności od tego, czy transport dotyczy ładunku o wadze poniżej czy powyżej 3 ton. Dla ładunków o wadze 3 ton lub cięższych zostało ustalone odszkodowanie w wysokości 2,3 tys. euro za tonę natomiast dla pozostałych 23 euro za kilogram, ale w granicach do 750 euro za przesyłkę. Z kolei w transporcie międzynarodowym, obowiązuje tylko górny limit odszkodowania za kilogram i wynosi on 8,33 DTS (1DTS ~ 1,11 euro – kurs na dzień 01.09.2011). Jeżeli osoba wysyłająca ładunek zadeklaruje wyższą wartość, należy zgłosić ten fakt ubezpieczycielowi, aby polisa pokrywała całkowitą wartość ładunku.

Postępowanie w razie zaistnienia szkody

Przewoźnik jest zobowiązany do zgłoszenia szkody ubezpieczycielowi w przewidzianym do tego terminie. Jednakże na tym nie kończy się jego obowiązek. Praktycznie wszystkie polisy uzależniają wypłatę odszkodowania od podjęcia przez przewoźnika niezbędnych kroków w celu ograniczenia rozmiarów szkody, w szczególności może dotyczyć to zabezpieczenia ładunku po wypadku, czy skierowania go niezwłocznie do chłodni, jeśli powinien on być przechowywany w specjalnych warunkach.

W rzeczywistości obowiązek wypłaty odszkodowania nie uaktualnia się przez uszkodzenie lub utratę ładunku, gdyż nie jest to ubezpieczenie mienia, lecz odpowiedzialności. Z tego względu **zdarzeniem „aktywującym” ubezpieczenie jest zgłoszenie przez nabywcę towaru roszczenia odszkodowawczego przewoźnikowi.**

Niełatwo jest udowodnić, że szkoda została wyrządzona w czasie transportu. Ubezpieczyciele rzadko uznają szkody, które nie zostały zauważone oraz zgłoszone przewoźnikowi w momencie odbioru ładunku. Skutkuje to tym, że odbiorcy zazwyczaj bardzo skrupulatnie badają dostarczony towar.

► Inaczej sytuacja wygląda w przypadku przewozów międzynarodowych. Konwencja CMR nie wymaga żadnego zgłoszenia w sytuacji całkowitej utraty ładunku, a uszkodzenia, jeśli są widoczne, muszą zostać zasygnalizowane w momencie dostarczenia ładunku. W pozostałych przypadkach odbiorca powinien zgłosić szkodę w terminie 7 dni od dnia następującego po dniu ich dostarczenia. Najczęstszym i najprostszym sposobem wypłaty odszkodowania jest zapłata bezpośrednio poszkodowanemu, tzn. zlecającemu transport. Zapłata może także nastąpić do rąk przewoźnika, jeśli ten wcześniej zwrócił należną kwotę poszkodowanemu. Jednakże uznanie swojej odpowiedzialności przez przewoźnika, czy jakiegokolwiek oświadczenie w przedmiocie wypłaty odszkodowania nie jest wiążące dla ubezpieczyciela, który samodzielnie zbada czy wszystkie warunki niezbędne do wypłaty ubezpieczenia zostały spełnione.

UBEZPIECZENIE MIENIA W TRANSPORCIE

Ubezpieczenie OC przewoźnika zapewnia naprawienie szkody tylko do określonej wysokości i to pod warunkiem, iż przewoźnik jest odpowiedzialny za jej wyrządzenie. Właściciel towaru, chcąc zapewnić sobie naprawienie ewentualnej szkody w pełnej wysokości i niezależnie od winy przewoźnika, powinien zatem zawrzeć umowę ubezpieczenia transportowanego mienia. W ten sposób chroni się ponadto przed niewypłacalnością przewoźnika, który mógł nie zawrzeć umowy, bądź co bądź dobrowolnego, ubezpieczenia OC.

Zakres ubezpieczenia

Istnieją trzy typy polisy ubezpieczeniowej:

- jednorazowa – umowa zawierana tylko na jeden konkretny przewóz;
- ramowa – polisa, która obejmuje więcej niż jeden przewóz i określa warunki ich ubezpieczenia, ale aby była skuteczna niezbędne jest każdorazowe uprzednie zgłoszenie transportu;
- abonamentowa – polisa obejmująca automatycznie wszystkie transporty danego nadawcy pod warunkiem, że zostaną one zgłoszone przed upływem 3 dni od początku transportu albo w innym ustalonym w umowie terminie.

Ubezpieczyciele francuscy stworzyli wzorzec umowy ubezpieczenia mienia w transporcie, która mimo że nieobowiązkowa, jest często stosowana przez ubezpieczycieli.

Według tego wzorca pewne towary nie są objęte ochroną, podobnie jak ma to miejsce w przypadku ubezpieczenia OC

przewoźnika. Ponadto zostały również wykluczone określone ryzyka, m.in.:

- wady produkcyjne towaru,
- brak lub niewystarczające opakowanie,
- wpływ temperatury,
- grzywny nałożone przez policję lub urząd celny przy okazji transportu,
- opóźnienie w wysłaniu lub dostarczeniu towarów, za wyjątkiem sytuacji, kiedy jest to konsekwencją określonych w polisie zdarzeń,
- udział nadawcy lub odbiorcy ładunku w jednej z faz transportu,
- naturalne ubytki towarów.

Ponadto francuski wzorzec umowy nie obejmuje ryzyka wojny, wojny domowej, strajków, aktów terrorizmu, ale ryzyko tych zdarzeń może zostać ubezpieczone dodatkowo. Za to standardowo wchodzi w zakres tego ubezpieczenia skutki kradzieży.

Rzeczywista wysokość odszkodowania nie może przekraczać, z jednej strony ceny jaką płaci odbiorca powiększonej o maksymalnie 20%, a z drugiej wartości ładunku zadeklarowanej przez nadawcę. Dla przykładu:

nadawca zadeklarował wartość 750 tys. euro; cena zakupu to 500 tys. euro
stąd maksymalna kwota odszkodowania wynosi 600 tys. euro
(500 tys. euro + 20% x 750 tys. euro = 600 tys. euro)

Nawet jeśli rzeczywista wartość towarów jest wyższa od zadeklarowanej, górną granicę odszkodowania stanowi zawsze wartość zadeklarowana.

Postępowanie w razie zaistnienia szkody

W razie zaistnienia zdarzenia objętego ubezpieczeniem, zgodnie ze wzorcem umowy na ubezpieczonym, jak i na odbiorcy ładunku spoczywa kilka obowiązków:

1. zgłoszenie szkody,
2. zabezpieczenie ładunku przed uszkodzeniem lub zwiększeniem się szkód,
3. zabezpieczenie roszczenia regresowego przeciwko sprawcy – oznacza to w szczególności zgłoszenie zastrzeżeń co do dostarczonego towaru w przewidzianym terminie oraz zakaz zrzeknięcia się roszczenia czy zawarcia ugody z przewoźnikiem,
4. zapewnienie interwencji komisarza ds. szkód ubezpieczycieli (*commissaire d'avaries des assureurs*) w terminie 5 dni od odbioru ładunku,
5. złożenie kompletnej dokumentacji reklamacyjnej.

Istotnym elementem tej procedury jest zwrócenie się do komisarza ds. szkód. Jest nim specjalista z CESAM (*Comité*

d'Etudes et de Services des Assureurs Maritimes et Transport en France) lub inna osoba, jeśli jest ona wskazana w umowie ubezpieczenia w rubryce „zalecany komisarz ds. szkód lub ekspert” (*commissaire d'avaries et expert recommandé*). Komisarz szkód określa rodzaj, przyczynę i wielkość strat, sam lub odwołując się do pomocy eksperta. W terminie 15 dni od otrzymania raportu, strony tzn. ubezpieczony i ubezpieczyciel mogą zażądać przeprowadzenia kontreksperytyzy polubownej bądź sądowej. **W razie niewywiązania się z obowiązku zwrócenia się do komisarza ds. szkód przed upływem 5 dni od dostarczenia ładunku, ubezpieczony naraża się na utratę prawa do odszkodowania.**

Dysponując raportem komisarza ds. szkód możliwe jest przedstawienie ubezpieczycielowi w pełni udokumentowanej reklamacji. Powinna ona zawierać:

- umowę ubezpieczenia,
- list przewozowy,
- raport komisarza ds. szkód,
- w razie utraty ładunku – zaświadczenie o braku dostawy lub o brakujących towarach,
- dokumenty potwierdzające wartość towarów (np. faktury).

Po dostarczeniu ubezpieczycielowi wymienionych wyżej dokumentów przystąpi on do rozpatrzenia sprawy i ustalenia wysokości odszkodowania. W tym celu ubezpieczyciel porównuje zazwyczaj wartość, jaką miałby ładunek gdyby przybył nieuszkodzony do celu z wartością, jaką reprezentuje po uszkodzeniu. Dla przykładu:

Początkowa wartość ładunku to 20 tys. euro, wartość po uszkodzeniu 12 tys. euro.
Stąd zmniejszenie wartości o 40% (20 tys. euro – 12 tys. euro / 20 tys. x 100% = 40%)
I. hipoteza: ładunek ubezpieczony jest na 20 tys. euro
Odszkodowanie wyniesie zatem 40% x 20 tys. euro = 8 tys. euro
II. hipoteza: ładunek ubezpieczony jest na 16. tys. euro
Odszkodowanie wyniesie 40% x 16 tys. euro = 6,4 tys. euro

Ubezpieczyciel ma 30 dni od otrzymania kompletnego zgłoszenia na wypłatę odszkodowania.

Fakt, że właściciel towaru zawarł umowę ubezpieczenia mienia w transporcie nie zwalnia przewoźnika od odpowiedzialności za transportowany ładunek. Zmienia się jedynie osoba, która wystąpi z roszczeniem, gdyż ubezpieczyciel, który wypłacił odszkodowanie, wstąpi w miejsce ubezpieczonego i będzie mu przysługiwało roszczenie regresowe w stosunku do przewoźnika. □