

Szkody strajkowe w ubezpieczeniach

Cargo i OC przewoźnika drogowego

W związku z protestem celników, którzy biorąc urlopy na żądanie lub nagle chorując, spowodowali praktycznie zatrzymanie wszelkich odpraw celnych na granicy, powstają pytania o powstanie z tego tytułu szkody i ich pokrycie przez ubezpieczycieli transportowych.

Jeśli przymusowy postój na granicy przyczynił się do powstania szkody w towarze, a zawarta była umowa ubezpieczenia mienia w transporcie (Cargo) ubezpieczony ma prawo wystąpić z wnioskiem o wypłatę odszkodowania.

Należy jednak pamiętać, że nawet ubezpieczenie towaru od wszystkich ryzyk (typu ALL RISKS), np. według bardzo popularnych instytucyjnych klauzul ładunkowych (A) 1/1/82 [Institute Cargo Clauses (A) 1/1/82], z zasady nie zawiera pokrycia ryzyka strajku. Straty z powodu strajku będą wypłacone, o ile umowa ubezpieczenia Cargo została rozszerzona o ryzyka strajkowe, np. poprzez zastosowanie instytucyjnych klauzul strajkowych (ładunkowych) 1/1/82 [Institute Strikes Clauses (CARGO) 1/1/82].

Dodajmy, że ubezpieczenie Cargo nie pokrywa strat związanych z opóźnieniem dostawy. I to nawet wtedy, jeśli do spóźnienia doprowadziły te same zdarzenia, za które ubezpieczyciel wypłacił odszkodowanie z polisy cargo.

Jeżeli jednak ubezpieczyciel cargo uzna szkody i wypłaci odszkodowanie, będzie miał z mocy prawa (subrogacja) regres do przewoźnika i/lub do jego ubezpieczyciela OCP. Z kolei przewoźnik i jego ubezpieczyciel będą chcieli

li uwolnić się od odpowiedzialności, stwierdzając, że sytuacja na wschodnich przejściach granicznych jest okolicznością, której przewoźnik nie mógł uniknąć i której następstwom nie mógł zapobiec. Będzie wtedy miał zastosowanie przepis art. 17 ust 2 konwencji CMR. Ale nie możemy być pewni, czy okoliczność tzw. strajku włoskiego zwolni przewoźnika drogowego z odpowiedzialności. Łatwo będzie ubezpieczycielom wykazać, że przewoźnicy drogowi (przynajmniej w ostatnich dniach) znali sytuację na granicy z Ukrainą i mogli przewidzieć, że utkną z towarem przed przejściem granicznym narażając się na straty. Padną pytania, czy mogli postojowi zapobiec, wybierając przejazd innym przejściem granicznym, np. przez Litwę lub Słowację.

Przewoźnicy mogą narazić się na zarzut, że wykonując przewóz w ramach konwencji CMR nie zawiadamiali, zgodnie z art. 14 ust. 1, nadawcy lub odbiorcy o istnieniu „przeszkody w przewozie” i nie zażądali instrukcji. Firmom przewozowym trudno będzie się obronić, że nie otrzymały instrukcji w odpowiednio krótkim czasie, aby mogły uniknąć przymusowej kolejki. Bowiem art. 14 ust 2 konwencji CMR wymaga od przewoźnika, aby podjął stosowne środki w interesie swojego zleceniodawcy, zapobiegające możliwym stratom. Np. w myśl art. 16 konwencji CMR przewoźnik ma prawo bezzwłocznie wyładować towar na rachunek swojego zleceniodawcy – odpowiada tylko za wybór magazynu.

Co więcej, cytowany wyżej artykuł pozwala w tych okolicznościach przystąpić do sprzedaży towaru, nie czekając nawet

na instrukcje nadawcy, odbiorcy lub ich spedytora. Takie działania mogłyby zapobiec spodziewanym, jak słyszeliśmy w mediach, roszczeniom odbiorców łatwopsujących się artykułów żywnościowych. Tenże art. 16 konwencji CMR zapewnia przewoźnikowi zwrot kosztów, które powstałyby przez wykonanie dodatkowej instrukcji lub sprzedaży towaru.

Dla porządku warto jednak zaznaczyć, że w ubezpieczeniach OCP ubezpieczyciele z zasady wyłączają ryzyka strajków oraz szkody spowodowane przez przedstawicieli organów państwowych. Z drugiej strony, czy można mówić o strajku celników, jeśli jest niedopuszczalne organizowanie strajku Służby Celnej (zgodnie z Ustawą o rozwiązywaniu sporów zbiorowych)? Szkody spowodowane spóźnieniem są zazwyczaj wyłączone z polis OCP lub ograniczane zgodnie z międzynarodowym drogowym prawem przewozowym do kwoty frachtu (przewoźnego).

Na szczęście sytuacja w polskich urzędach celnych wraca do normy. Towary w końcu dojeżdżają do odbiorców. Przy odbiorze można spodziewać się jednak wielu roszczeń poszkodowanych właścicieli towaru, reklamacji do przewoźników, a co za tym idzie uruchamiania polis Cargo i OCP. Trzeba pamiętać o wymogach stawianych w umowach ubezpieczeń co do terminów zgłaszania szkód, postępowania ubezpieczonego, w tym dokumentowaniu roszczeń i rezerwowania na rzecz ubezpieczycieli praw regresowych do winnych powstania strat.

ZBIGNIEW KURZELA

tytułowa kierowcy na umiesz-
czenie dodatkowych informacji!
trasę ciekawą. W zestawie znaj-