

„ŁATANIE” DOSTAW TOWARÓW Z UNII EUROPEJSKIEJ DO ROSJI I BIAŁORUSI

WOJENNY MODEL PRZEWOZÓW NA WSCHÓD GENERUJE RYZYKA





Jerzy Różyk

Środowisko transportowe jeszcze nie oswoiło się ze zmianami wprowadzonymi Pakietem Mobilności, a już musi mierzyć się z ograniczeniami związanymi z wojną w Ukrainie oraz sankcjami gospodarczymi nałożonymi przez Unię Europejską na Rosję i Białoruś. Zakaz eksportu niektórych towarów do Rosji i importu z Rosji nie stanowi dla środowiska transportowego większego problemu, ale wprowadzony przez Unię Europejską zakaz wjazdu przewoźników z Rosji i Białorusi na terytorium Unii, niestety już tak. Spowodowało to bowiem retorsje ze strony władz białoruskich i wprowadzenie zakazu wykonywania przewozów drogowych przez unijnych przewoźników na terytorium Białorusi. A to już dla części społeczności transportowej było początkiem końca.

Sytuacja panująca za wschodnią granicą spowodowała konieczność wprowadzenia dość sporych zmian. O ile „łatanie” przewozów było i jest praktykowane, to „łatanie” ich w kierunku wschodnim wiąże się z pewnym ryzykiem. Konieczność wydania towaru białoruskiemu centrum logistycznemu lub przekazania go białoruskiemu przewoźnikowi i sprowokowane sytuacją bariery mogą utrudnić kontrolę nad towarem w czasie jego przewozu na wschód. W przypadku powstania szkody na terytorium Białorusi lub Rosji, spedytor może napotkać również trudności z uzyskaniem od białoruskiego lub rosyjskiego przewoźnika wymaganych dokumentów lub udokumentowaniem szkody, a nawet z ochroną ubezpieczeniową wschodniego odcinka dostawy.

Skutki zbrojnej napaści Rosji na Ukrainę

Od czasu zbrojnej napaści Rosji na wschodnią Ukrainę, przy czynnym udziale Białorusi, sytuacja geopolityczna i gospodarcza w tym regionie uległa radykalnej zmianie. Pierwszym czynnikiem były oczywiście działania zbrojne, które dotknęły swoim zasięgiem prawie połowę terytorium Ukrainy. Drugim były sankcje gospodarcze wprowadzone na Rosję i Białoruś przez Stany Zjednoczone i Unię Europejską. Trzecim i najbardziej dla nas dotkliwym były retorsje Białorusi za nałożone na nią sankcje.

Odcięcie dostaw do i z Ukrainy

W pierwszej fazie konfliktu czynniki te znacznie spowolniły dostawy towarów za wschodnią granicę i zza wschodniej granicy na zachód Europy oraz prawie całkowicie odcięły gospodarkę ukraińską od reszty świata. Po ustabilizowaniu się sytuacji w zachodniej części Ukrainy możliwe stały się przewozy do zachodnich regionów. Jednak ze względu na ograniczone zapotrzebowanie przewożone są głównie artykuły żywnościowe, higieniczne, wyroby farmaceutyczne oraz inne, na które w obecnej sytuacji jest zwiększone

zapotrzebowanie. Ze względu na zatrzymanie pracy zakładów przemysłowych, transport dóbr trwałych z Ukrainy na zachód praktycznie nie istnieje.

Sankcje Unii Europejskiej na Rosję i Białoruś w związku ze zbrojną napaścią na Ukrainę

Zbrojna agresja Rosji na Ukrainę doprowadziła do wprowadzenia przez Unię Europejską sankcji gospodarczych na Rosję i wspomagającą ją Białoruś. Najbardziej odczuwalny dla środowiska transportowego okazał się piąty pakiet sankcji, wprowadzony Rozporządzeniem Rady (UE) 2022/576 z 8 kwietnia 2022 r. Piąty pakiet sankcji objął:

- zakaz zakupu, importu lub transferu do Unii Europejskiej węgla i innych stałych paliw kopalnych pochodzących z Rosji lub eksportowanych z Rosji,
- zakaz eksportu paliwa do silników odrzutowych oraz innych towarów, w tym m.in. komputerów kwantowych i zaawansowanych półprzewodników, wysokiej klasy elektroniki, oprogramowania, newralgicznych maszyn i sprzętu transportowego,
- zakaz importu produktów takich jak: cement, drewno, nawozy, ług i owoce morza,
- zakaz wykonywania przez rosyjskich i białoruskich przewoźników drogowych przewozów towarów na terenie Unii Europejskiej, za wyjątkiem przewozów towarów takich jak: produkty farmaceutyczne, medyczne i rolno-spożywcze (w tym pszenica) oraz przewozów w celach humanitarnych.

Zakazy eksportu towarów objętych sankcjami do Rosji i Białorusi i ich importu z Rosji i Białorusi nie wpłynęły jednak na dostawy innych dóbr do i z tych krajów. Dopiero białoruskie retorsje, spowodowane unijnym zakazem wykonywania przez rosyjskich i białoruskich przewoźników drogowych przewozów towarów na terenie Unii Europejskiej, zaburzyły dotychczasowy porządek transportowy.

Białoruskie retorsje związane z sankcjami nałożonymi przez UE na Białoruś i Rosję

Odpowiedzią władz białoruskich było wprowadzenie zakazu wykonywania przewozów towarów na terenie Białorusi przez unijnych przewoźników drogowych. To dość poważnie zaburzyło eksport wszystkich towarów za wschodnią granicę oraz import z Rosji i Białorusi do Unii Europejskiej. Odcięte od wschodniego rynku środowisko spedycyjne i transportowe musiało znaleźć rozwiązanie dla nowej sytuacji. Wielu przewoźników wyspecjalizowało się w dostawach towarów

do Rosji i to właśnie ich najbardziej dotknęły białoruskie retorsje. Jedni zrezygnowali z dalszej działalności, inni zorientowali się na zachód, a jeszcze inni czekali na wypracowanie rozwiązań umożliwiających im przewozy na wschód.

NOWY MODEL DOSTAW TOWARÓW Z UE NA WSCHÓD I ZE WSCHODU DO UE ORAZ ZWIĄZANE Z TYM NOWE RYZYKA

Wprowadzając zakaz wykonywania przez przewoźników z Unii Europejskiej transportów po Białorusi, tamtejsza władza liczyła się z poważnymi ograniczeniami dostaw towarów zarówno do swojego kraju, jak również do Rosji i zamrożenie eksportu z obu krajów. Aby uniknąć takiej sytuacji, władze białoruskie zgodziły się na wykonywanie przez przewoźników unijnych dostaw do przygranicznych centrów logistycznych. Środowisko spedycyjne zmuszone zostało do przeorganizowania modelu dostaw w obu kierunkach. Presja i relacje biznesowe pozwoliły w krótkim czasie osiągnąć kompromis, który nie zatrzymał eksportu i importu towarów i pozwolił na utrzymanie łańcuchów dostaw w obu kierunkach. Nowy model spowodował jednak podzielenie dotychczasowych tras przewozów na dwie lub więcej części, a to z kolei doprowadziło do innego rozłożenia odpowiedzialności cywilnej spedytorów organizujących przewozy i przewoźników biorących w nich udział.

UDZIAŁ PRZEWOŹNIKÓW W PRZEWOZACH (WYBRANE WARIANTY)

Dostawy na wschód

Wariant 1.

Polski przewoźnik dostarcza towar do białoruskiego centrum logistycznego, np. w Bierestowicy lub Brześciu, gdzie zostaje on rozładowany do magazynu w celu późniejszego podjęcia go przez białoruskiego lub rosyjskiego przewoźnika. Dalszą dostawę na wschód realizuje już białoruski lub rosyjski przewoźnik, który przyjął towar.

Wariant 2.

Polski przewoźnik dostarcza towar do białoruskiego centrum logistycznego, np. w Bierestowicy lub Brześciu, gdzie przekazuje go białoruskiemu lub rosyjskiemu

mu przewoźnikowi, który realizuje dalszą dostawę na wschód.

Wariant 3.

Polski przewoźnik dostarcza towar do polskiego centrum logistycznego, np. w Białymstoku lub Siedlcach, gdzie zostaje on przeładowany na białoruską lub rosyjską naczepę, która zostaje podpięta do ciągnika siodłowego innego polskiego przewoźnika i zostaje dostarczona do białoruskiego centrum logistycznego np. w Bierestowicy lub Brześciu i przekazana białoruskiemu lub rosyjskiemu przewoźnikowi, który realizuje dalszą dostawę na wschód.

Dostawy ze wschodu

Ze względu na zakaz wykonywania przez rosyjskich i białoruskich przewoźników transportów do Unii Europejskiej, dostawy ze wschodu na zachód docierają tylko do białoruskich centrów logistycznych, usytuowanych w pobliżu granicy z Polską. Tam są podejmowane przez polskich przewoźników, którzy realizują zachodnie części dostaw.

Jak widać, zmiana modelu dostaw polega na tym, że polscy przewoźnicy nie realizują całego przewozu np. z Berlina lub Paryża do Moskwy lub odwrotnie. Ich udział w takich dostawach polega na wykonywaniu przewozów drogowych wyłącznie po Unii Europejskiej – oczywiście z krótkim odcinkiem do lub z białoruskiego centrum logistycznego. Można powiedzieć, że oprócz zakresu przewozów i aspektów finansowych, w ich działalności nic się nie zmieniło. I tak i nie.

Nowa ocena odpowiedzialności cywilnej przewoźnika

W nowym modelu dostaw odpowiedzialność cywilna polskich przewoźników uczestniczących w przewozach będzie oceniana inaczej niż dotychczas. Wynika to z faktu, że ze względu na powstałe bariery przewozu towaru z Unii Europejskiej do Moskwy i odwrotnie nie może wykonać jeden przewoźnik. Jak wynika z powyższego, w taki przewóz musi być zaangażowanych co najmniej dwóch, a przy bardziej złożonej organizacji dostaw nawet trzech przewoźników. To z kolei inaczej rozkłada zarówno obowiązki, jak też odpowiedzialność poszczególnych przewoźników.

Nie bez znaczenia jest tutaj „kaliber” przewoźnika. Mniejsi specjalizują się najczęściej w wykonywaniu przewozów i szeroko pojęta spedycja jest im zupełnie obca. Nie są oni w stanie zorganizować przewozu w tak

Wielu przewoźników wyspecjalizowało się w dostawach towarów do Rosji i to właśnie ich najbardziej dotknęły białoruskie retorsje.

złożonych konfiguracjach. Przebrnięcie przez istniejące bariery nie stwarza problemów większym przewoźnikom, którzy oprócz wykonania części przewozu mogą również zorganizować dalszą dostawę towaru do Rosji.

Nowy model dostaw a roszczenia

W dostawę towaru z Unii Europejskiej do Moskwy może być zaangażowanych kilku przewoźników. Odpowiedzialność każdego z nich będzie zależała od tego, kto będzie organizował dostawę towaru do odbiorcy, jak zostanie ona skonfigurowana i który odcinek przewozu będą wykonywali poszczególni przewoźnicy.

Przykład 1.

Polski spedytor SPEDiMAN otrzymał od Heuschrecke GmbH zlecenie przewozu towaru z magazynu zleceńodawcy w Berlinie do odbiorcy Кузнечик ООО w Moskwie. Zlecił przewóz polskiemu przewoźnikowi PIERWSZY-POLTRANS. W zleceniu transportowym podał miejsce rozładunku: TLC Berestovitsa, Bierestowica (BY).

PIERWSZY-POLTRANS jedzie do Berlina, odbiera towar od nadawcy i dostarcza go do centrum logistycznego TLC Berestovitsa w Bierestowicy (BY), gdzie towar zostaje rozładowany. Następnie towar z magazynu TLC Berestovitsa podejmuje zaangażowany przez SPEDiMAN-a białoruski przewoźnik RUSTRANS, który realizuje dalszą dostawę do finalnego odbiorcy w Moskwie.

Komentarz

W tym przykładzie odpowiedzialność obu przewoźników jest dość klarowna. Wydanie towaru firmie TLC Berestovitsa przez PIERWSZY-POLTRANS kończy zawartą przez niego umowę przewozu. Analogicznie w przypadku białoruskiego przewoźnika RUSTRANS – wydanie towaru finalnemu odbiorcy Кузнечик ООО również kończy zawartą przez niego umowę przewozu. Każdy z nich ponosi odpowiedzialność za uszkodzenie lub utratę towaru oraz opóźnienie w dostawie wyłącznie na swoim odcinkach przewozu.

W przypadku podzielenia przez SPEDiMAN-a dostawy na trzy odcinki, np. Berlin-Białystok (na udziale PIERWSZY-POLTRANS), Białystok-Bierestowica (na udziale DRUGI-POLTRANS) i Bierestowica-Moskwa (na udziale RUSTRANS), DRUGI-POLTRANS będzie również ponosił odpowiedzialność wyłącznie

za swój odcinek przewozu (analogicznie jak pozostali). Na jego odpowiedzialność nie będzie miało wpływu wykorzystanie do przewozu naczepy białoruskiego przewoźnika, co obecnie jest często praktykowane w przewozach na wschód.

Przykład 2.

Polski spedytor SPEDiMAN otrzymał takie samo zlecenie w relacji Berlin-Moskwa i zlecił przewóz dużemu polskiemu przewoźnikowi BIG-POLTRANS. W zleceniu transportowym podał miejsce rozładunku: Кузнечик ООО, Moskwa (RUS). Ponieważ BIG-POLTRANS jest BIG, zobowiązał się do wykonania całego przewozu z Berlina do Moskwy.

Wariant 1.

BIG-POLTRANS odbiera towar od nadawcy w Berlinie i dostarcza do centrum logistycznego TLC Berestovitsa w Bierestowicy (BY), gdzie towar zostaje rozładowany. Następnie zleca dalszy transport na wschód białoruskiemu przewoźnikowi RUSTRANS, który przyjmuje towar od TLC Berestovitsa i dostarcza go finalnemu odbiorcy w Moskwie.

Komentarz

Przy tej konfiguracji sytuacja prawna przewoźników BIG-POLTRANS i RUSTRANS jest nieco inna. O ile RUSTRANS ponosi odpowiedzialność wyłącznie za uszkodzenie lub utratę towaru oraz opóźnienie w dostawie na swoim odcinku przewozu, to odpowiedzialność BIG-POLTRANS jest zdecydowanie szersza. Z uwagi na to, że zobowiązał się do wykonania przewozu do odbiorcy w Moskwie, ponosi odpowiedzialność za szkody w towarze powstałe:

- na swoim odcinku przewozu (jako przewoźnik faktyczny) oraz
- na odcinku przewozu realizowanym przez białoruskiego przewoźnika RUSTRANS (jako przewoźnik umowny), a także
- w czasie składowania towaru w magazynie TLC Berestovitsa, gdyż czynność ta wchodzi w zakres umowy przewozu.

Wariant 2.

BIG-POLTRANS odbiera towar od nadawcy w Berlinie i dostarcza do magazynu firmy Pasikonik Sp. z o. o. w Białymstoku, gdzie przekazuje go wraz z listem CMR przewoźnikowi DRUGI-POLTRANS, który dostarcza towar do centrum logistycznego w Bierestowicy (BY), gdzie z kolei przekazuje wraz z listem CMR białoruskiemu przewoźnikowi RUSTRANS, który przyjmuje i dostarcza towar odbiorcy w Moskwie.

Komentarz

W tym przypadku mamy do czynienia z tzw. przewozem sukcesywnym, czyli konstrukcją opartą na art. 34 Konwencji CMR, zgodnie z którym: „Jeżeli przewóz jest wykonywany na podstawie jednej umowy przez kilku kolejnych przewoźników drogowych, każdy z nich przyjmuje na siebie odpowiedzialność za wykonanie całego przewozu, ...”.

Czy aby na pewno każdy przewoźnik i za cały przewóz? Zgodnie z art. 36 konwencji CMR, powództwo może być skierowane przeciwko pierwszemu przewoźnikowi (BIG-POLSTRANS), ostatniemu przewoźnikowi (RUSTRANS) lub przewoźnikowi, który wykonywał tę część przewozu, podczas której doszło do szkody (np. DRUGI-POLTRANS).

W sytuacji, gdy do szkody dojdzie w czasie wykonywania przewozu przez białoruskiego przewoźnika RUSTRANS, powództwo nie może być skierowane przeciwko przewoźnikowi DRUGI-POLTRANS.

Ale...?

Orzecznictwo wskazuje, że pierwszym przewoźnikiem, o którym mówi art. 36 CMR, nie musi być pierwszy przewoźnik faktyczny, biorący udział w przewozie (tutaj BIG-POLTRANS). BIG-POLTRANS działa bowiem na zlecenie spedytora SPEDiMAN, który w przypadku otrzymania zlecenia bezpośrednio od nadawcy (tutaj: od Heuschrecke GmbH), w rozumieniu tego przepisu może zostać uznany za pierwszego przewoźnika. W takiej sytuacji odpowiedzialność przewoźników BIG-POLTRANS i DRUGI-POLTRANS może zostać zaangażowana wyłącznie w przypadku szkody powstałej na ich odcinkach przewozu.

W praktyce transportowej relacje pomiędzy uczestnikami przewozu raczej nie opierają się na art. 34 i art. 36 konwencji CMR. W przypadku umów przewozu zleceniodawcy zazwyczaj dochodzą odszkodowań od swoich zleceniobiorców. Niemiecki zleceniodawca nie będzie zatem dociekał, kogo i zgodnie z jakimi przepisami powinien obciążyć szkodą i skieruje roszczenie bezpośrednio do spedytora SPEDiMAN, ten do BIG-POLTRANS, a ten dalej.

Polski spedytor i jego odpowiedzialność cywilna

Jak już wspomniałem, polski spedytor SPEDiMAN zobowiązał się do dostarczenia towaru z firmy Heuschrecke GmbH w Berlinie do firmy Кузнечик ООО w Moskwie. Po jego stronie jest takie zorganizowanie przewozu, żeby towar został dostarczony do odbiorcy

w Moskwie bez uszkodzeń i w terminie przewidzianym w umowie.

Niezależnie od tego, ilu przewoźników zaangażuje do wykonania tego przewozu, w ilu miejscach towar zostanie przeładowany i że sam nie bierze w nim czynnego udziału (występuje jako przewoźnik umowny), jako zleceniobiorca niemieckiego nadawcy (nie koniecznie jako pierwszy przewoźnik w myśl art. 36 CMR) ponosi pełną odpowiedzialność za wszelkie szkody, które mogą powstać na całej trasie przewozu od nadawcy do odbiorcy. W przypadku żądania przez niemieckiego zleceniodawcę odszkodowania, w pierwszej kolejności będzie musiał zmierzyć się ze szkodą.

Inne zagrożenia spowodowane koniecznością angażowania wschodnich przewoźników

Konieczność angażowania do przewozów przewoźników zza wschodniej granicy niesie za sobą inne zagrożenie. Każdy podmiot uczestniczący w przewozie (spedytor, przewoźnik) posiada zawartą umowę ubezpieczenia OCP. Po zgłoszeniu szkody, ubezpieczyciele zazwyczaj wymagają przedstawienia dowodów na okoliczność szkody. Mogą to być oświadczenia kierowców, zdjęcia uszkodzonych towarów, dokumenty kierowców i przewoźników lub notatki policyjne. Jeżeli do szkody dojdzie za wschodnią granicą, można spodziewać się utrudnień w uzyskaniu wymaganych dokumentów, co z kolei uniemożliwi rozpatrzenie sprawy przez zakład ubezpieczeń, a nawet uzyskanie odszkodowania z polisy OCP.

Sankcje ubezpieczeniowe spowodowane wojną w Ukrainie i związanymi z nią restrykcjami

Jeszcze przed wojną w Ukrainie większość z polskich zakładów ubezpieczeń nie obejmowała ochroną ubezpieczeniową przewozów do krajów Wspólnoty Niepodległych Państw (WNP). Część udzielała ochrony w zakresie ograniczonym, a tylko nieliczne nie stawiała przewoźnikom i spedytorom takich ograniczeń. Wojna w Ukrainie i sankcje nałożone na Białoruś i Rosję niestety ograniczyły ochronę udzielaną nawet przez najbardziej liberalnych ubezpieczycieli.

Aby ocenić, czy zakład ubezpieczeń OCP świadczy ochronę za szkody powstałe w czasie przewozów do Białorusi, Ukrainy i Rosji w ramach zawartej umowy ubezpieczenia, należy wiedzieć, gdzie tego szukać. Stosowne postanowienia zazwyczaj można znaleźć w:

Nowy model przewozów (z przeładunkami w okolicy wschodniej granicy UE) daje możliwości kontynuowania dostaw na wschód i ze wschodu.

- wyłączeniach i ograniczeniach ochrony ubezpieczeniowej zawartych w ogólnych warunkach ubezpieczenia i/lub w umowie ubezpieczenia;
- zakresie terytorialnym i
- klauzulach dodatkowych zawartych w ogólnych warunkach ubezpieczenia (dalej o.w.u.) i/lub w umowie ubezpieczenia (polisie).

Wyłączenia i ograniczenia ochrony ubezpieczeniowej

Niektóre zakłady ubezpieczeń regulują to w postanowieniach zawartych w o.w.u. Można w nich znaleźć przeróżne konstrukcje zdaniowe, np.:

- ubezpieczenie nie obejmuje odpowiedzialności cywilnej ubezpieczającego z tytułu szkód powstałych wskutek wszelkich następstw wojny,
- ubezpieczyciel nie odpowiada za szkody powstałe wskutek działań wojennych,
- ubezpieczyciel nie ponosi odpowiedzialności za następujące szkody powstałe wskutek siły wyższej, rozumianej jako działania wojenne.

Z braku takich postanowień w o.w.u. lub z braku o.w.u., niektóre zakłady ubezpieczeń zapisują to bezpośrednio w umowach ubezpieczenia, np.: „ochrona ubezpieczeniowa nie obejmuje roszczeń kierowanych do ubezpieczonego z tytułu szkód powstałych wskutek działań wojennych”.

Co do zasady, takimi zapisami zakłady ubezpieczeń nie wyłączają z ochrony przewozów do Ukrainy. Z ochrony ubezpieczeniowej wyłączone są jedynie szkody powstałe wskutek działań wojennych, a te są obecnie prowadzone we wschodniej części Ukrainy.

Zakres terytorialny

Zapisy umów ubezpieczenia OCP, dotyczące zakresu terytorialnego świadczenia ochrony ubezpieczeniowej, są zazwyczaj klarowne i jednoznaczne. Na przykład:

- Europa z wyłączeniem Ukrainy oraz krajów Wspólnoty Niepodległych Państw,
- Europa bez WNP,
- Europa z wyłączeniem Rosji, Białorusi i Ukrainy.

Z powyższych przykładów jedynie w drugim zakład ubezpieczeń udziela ochrony ubezpieczeniowej za szkody powstałe na terytorium Ukrainy. Ukraina

Wprowadzony przez Unię Europejską zakaz wjazdu przewoźników z Rosji i Białorusi na terytorium Unii stanowi duży problem dla branży transportowej.

od 19 maja 2018 r. nie jest już bowiem członkiem Wspólnoty Niepodległych Państw.

Dość liberalnym podejściem wykazał się jeden z zakładów ubezpieczeń, który zastosował zasadę nie karania Ukrainy za zbrojną inwazję Rosji na ten kraj i wprawdzie wyłączył z ochrony Białoruś, Rosję i terytorium Półwyspu Krymskiego, ale jeżeli chodzi o Ukrainę wyłączył jedynie dwa wschodnie obwody: doniecki i ługański.

Klauzule dodatkowe

W umowach ubezpieczenia można natknąć się na klauzulę sankcji i embarga. Klauzula taka ogranicza ochronę ubezpieczeniową za szkody powstałe w towarach przewożonych z naruszeniem embarga i sankcji ekonomicznych lub handlowych – dotyczy niektórych krajów lub towarów.

Należy zwracać uwagę na treść klauzul i właściwie je interpretować. Niektóre, szczególnie te pisane na kolanie, posiadają bowiem bardzo złożoną konstrukcję, która daje pozór szerokiej ochrony, a po zastosowaniu logiki prawniczej ogranicza lub całkowicie ją eliminuje. Przykład: uzgadnia się, że ochrona ubezpieczeniowa nie będzie świadczona w państwach lub obszarach, w których toczy się konflikt zbrojny.

Takie brzmienie klauzuli można zrozumieć następująco:

- ochrona nie będzie świadczona w danym państwie (np. w Ukrainie) lub
- tylko na obszarach tego państwa (np. tej samej Ukrainy), na których toczy się konflikt zbrojny.

Niestety owe magiczne „lub” nie daje aż takiej swobody interpretacji treści tej klauzuli. Skoro ochrona nie jest świadczona w Ukrainie (całej), w której toczy się konflikt zbrojny, to nie może być świadczona na obszarach Ukrainy, na których toczy się konflikt zbrojny, gdyż z treści wynika, że ochrona nie jest już świadczona w całej Ukrainie, ponieważ w tym kraju toczy się konflikt zbrojny.

Klauzula typu „masło maślane”. Ale już wiemy, że w tym przypadku ubezpieczyciel nie świadczy ochrony na terytorium całej Ukrainy.

Co jest istotne przy ocenie zakresu ochrony ubezpieczeniowej? Należy brać pod uwagę zarówno wyłączenia znajdujące się w o.w.u., jak też zapisy dotyczące zakresu terytorialnego i klauzule znajdujące się w umowach ubezpieczenia (polisach).

Jak widać z powyższego, środowisko transportowe o tyle o ile poradziło sobie z nową sytuacją. Stworzony model przewozów daje możliwości kontynuowania dostaw na wschód i ze wschodu, a tym samym zarabiania pieniędzy. Jak wykazałem, niesie za sobą również ryzyka, które mogą powodować efekt zgoła odwrotny – brak kontroli przewozów za wschodnią granicą, brak ochrony ubezpieczeniowej i konieczność pokrywania szkód z własnej kieszeni. Sytuacja jest nowa i póki co nie słyszy się o takich przypadkach, jednak z ryzykiem jest jak z zimnem – trzeba na nie dmuchać.

AUTOR

Jerzy Różyk

Ekspert ds. prawa przewozowego, oceny ryzyka w transporcie i ubezpieczeń transportowych.

www.cds-odszkodowania.info
www.oc-przewoźnika.info

CDS
ODSZKODOWANIA