



Fot. Pixabay

Zakaz wprowadzony przez władze rosyjskie nie odciął całkowicie przewoźnikom unijnym możliwości realizowania dostaw zarówno do Rosji, jak i przewozów w tranzycie przez Rosję

ROSJA, BIAŁORUŚ I UKRAINA W POLISACH OCP

Jeszcze przed wojną w Ukrainie część polskich zakładów ubezpieczeń nie obejmowało ochroną ubezpieczeniową przewozów do krajów za naszą wschodnią granicą. Niektóre udzielały ochrony w zakresie ograniczonym, a tylko nieliczne nie stawiały przewoźnikom i spedytorom takich ograniczeń.

Wojna w Ukrainie i sankcje nałożone na Rosję i Białoruś niestety ograniczyły ochronę udzielaną nawet przez najbardziej liberalnych ubezpieczycieli.

Wpływ zmian geopolitycznych na transport drogowy towarów

Od czasu zbrojnej napaści Rosji na wschodnią Ukrainę, sytuacja geopolityczna i gospodarcza w tym regionie uległa radykalnej zmianie. Pierwszym czynnikiem były działania zbrojne, które dotknęły swoim zasięgiem prawie połowę terytorium Ukrainy. Drugim były sankcje gospodarcze nałożone przez ONZ, Stany Zjednoczone i Unię Europejską na Rosję i wspomagającą ją Białoruś. Trzecim i najbardziej dotkliwym dla przewoźników była reakcja Białorusi na nałożone na nią sankcje.

Odcięcie dostaw do i z Ukrainy

Po zepchnięciu rosyjskich wojsk na wschód i ustabilizowaniu się sytuacji

w śródomowo-zachodniej części kraju, uruchomione zostały dostawy towarów do zachodnich i środkowych obwodów Ukrainy. Ze względu na poważne osłabienie ukraińskiej gospodarki, transport dóbr trwałych do i z Ukrainy praktycznie nie istnieje. Do Ukrainy przewożone są głównie artykuły żywnościowe, higieniczne, wyroby farmaceutyczne oraz inne, na które w obecnej sytuacji jest zwiększone zapotrzebowanie.

Sankcje Unii Europejskiej na Rosję i Białoruś

Zbrojna agresja Rosji na Ukrainę doprowadziła do wprowadzenia licznych 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 08.04.2022 r., który oprócz zakazu eksportu i importu niektórych towarów przez przedsiębiorców z UE, nałożył na rosyjskich i białoruskich przewoźników drogowych zakaz wykonywania przewozów towarów na terenie Unii Europejskiej.

Wprowadzony piątym pakietem sankcji zakaz eksportu i importu niektórych

towarów do Rosji i Białorusi nie wpłynął jednak na dostawy towarów, które nie zostały objęte sankcjami. Jednakże unijne sankcje nałożone na rosyjskich i białoruskich przewoźników drogowych spowodowały szybką reakcję władz Białorusi, która prawie całkowicie odcięła polskich przewoźników od dostaw towarów na wschód.

Białoruska reakcja na unijne sankcje

Odpowiedzią władz białoruskich na unijne sankcje była Uchwała Rady Ministrów Republiki Białorusi nr 247 z dnia 22 kwietnia 2022 roku ustanawiająca zakaz wykonywania przez unijnych przewoźników drogowych przewozów towarów na terenie Białorusi. Zakaz nie dotyczył jednak przewozów niektórych towarów, jak np.: przesyłek pocztowych, ładunków wielkogabarytowych, na których przewóz wymagane jest specjalne zezwolenie, towarów o charakterze humanitarnym, żywych zwierząt, gotowych produktów leczniczych, w tym nieopakowanych produktów medycznych, części zamiennych do nich, surowców i materiałów do produkcji produktów leczniczych i (lub) produktów medycznych. Zakaz nie dotyczył

również pustych przejazdów powrotnych po przewozie ww. towarów.

Aby umożliwić dostawy innych dóbr z Unii Europejskiej, władze białoruskie pozostawiły unijnym przewoźnikom możliwość wjazdu na terytorium Białorusi, ale wyłącznie do punktów kontrolnych oraz miejsc załadunku, rozładunku lub przeładunku określonych w Załączniku nr 1 do Uchwały.

Władze białoruskie do dziś nie zmieniły podejścia, zatem unijni przewoźnicy mogą realizować dostawy towarów objętych zakazem wyłącznie do przygranicznych centrów logistycznych znajdujących się na terytorium Białorusi. W głąb Białorusi możliwe są wyłącznie przewozy towarów nie objętych zakazem.

Unijne sankcje a dostawy towarów do Rosji

Sankcje wprowadzone rozporządzeniem Rady (UE) 2022/576 z 08.04.2022 r. nie spowodowały tak drastycznych reakcji Rosji jak w przypadku Białorusi. Wynikało to poniekąd z odcięcia Rosji od dostaw z powodu wojny w Ukrainie i zakazu wykonywania przewozów drogowych przez unijnych przewoźników na terytorium Białorusi. Dostawy towarów z Unii Europejskiej do Rosji mogły być realizowane jedynie korytarzem przez Litwę i Łotwę, co znacznie ograniczyło eksport towarów do Rosji.

Sankcje gospodarcze nakładane sukcesywnie na Rosję doprowadziły finalnie do wprowadzenia zakazu międzynarodowego przewozu drogowego towarów przez

CDS KANCELARIA BROKERSKA

Jerzy Różyk, szef zespołu, broker

Od ponad 36 lat związany z branżą ubezpieczeniową, w tym od 21 lat obsługuje podmioty sektora TSL w zakresie obsługi ubezpieczeń transportowych, szkód i roszczeń oraz diagnostyki ryzyka w transporcie. Jego główną specjalnością jest prawo przewozowe, zarówno międzynarodowe jak też obowiązujące w krajach Unii Europejskiej oraz ryzyka związane z oszustwami i kradzieżami w transporcie.

Założyciel i właściciel kancelarii doradczej CDS, która wspiera sektor transportowy w zakresie: tworzenia programów ubezpieczeń dla przewoźników i spedytorów, prowadzenia audytów i analiz związanych z prawną odpowiedzialnością podmiotów transportowych, organizowania obsługi reklamacji i roszczeń związanych ze szkodami transportowymi oraz udziela wsparcia w postępowaniach związanych z likwidacją szkód prowadzoną przez zakłady ubezpieczeń.

Wykładowca na studiach podyplomowych na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Łódzkiego oraz prelegent na licznych konferencjach, seminariach i szkoleniach transportowych. Autor ponad 100 analiz i publikacji z zakresu prawa przewozowego, oceny ryzyka w transporcie i ubezpieczeń transportowych. Twórca autorskiego opracowania pt. „Analiza skuteczności metod weryfikacji podwykonawców”, które ukazało się w 2020 r.



porządzeniem Rządu Federacji Rosyjskiej nr 1728 z dnia 30 września 2022 r. i obowiązywał do dnia 31 grudnia 2022 roku.

artykułów służących do utrzymania higieny osobistej, detergentów, środków czyszczących, papieru, tektury,

Sankcje gospodarcze nakładane sukcesywnie na Rosję doprowadziły finalnie do wprowadzenia zakazu międzynarodowego przewozu drogowego towarów przez terytorium Federacji Rosyjskiej dla firm transportowych z krajów UE, Ukrainy, Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej oraz Norwegii.

Rozporządzeniem Rządu Federacji Rosyjskiej nr 2466 z dnia 28 grudnia 2022 r. zakaz został przedłużony do 30 czerwca 2023 r.

Wprowadzony zakaz nie dotyczy jednak dostaw towarów określonych

artykułów ceramicznych, szkła i wyrobów szklanych, przyrządów i aparatury optycznej, fotograficznej, kinematograficznej, pomiarowej, kontrolnej, precyzyjnej, medycznej i chirurgicznej oraz ich części i akcesoriów.

Tak więc, zakaz wprowadzony przez władze rosyjskie nie odciął całkowicie przewoźnikom unijnym możliwości realizowania dostaw zarówno do Rosji, jak i przewozów w tranzycie przez Rosję. Dostawy towarów objętych zakazem, zgodnie z rozporządzeniem Rządu Federacji Rosyjskiej nr 1728 z dnia 30 września 2022 r., mogą być wykonywane wyłącznie do punktów kontroli celnej określonych w Załączniku nr 2 do rozporządzenia (ulokowane w obwodach: kaliningradzkim, leningradzkim, murmańskim, pskowskim, oraz w Republice Karelii i Petersburgu).

Przewozy do Rosji, Białorusi i Ukrainy – podejście zakładów ubezpieczeń

Jak widać z powyższego, władze Rosji i Białorusi nie zakazują całkowicie

Przewoźnicy mogą realizować dostawy towarów objętych zakazem wyłącznie do przygranicznych centrów logistycznych znajdujących się na terytorium Białorusi. W głąb Białorusi możliwe są wyłącznie przewozy towarów nie objętych zakazem



Fot. Fotolia

terytorium Federacji Rosyjskiej dla firm transportowych z krajów UE, Ukrainy, Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej oraz Norwegii. Zakaz został wprowadzony dekretem Prezydenta Federacji Rosyjskiej nr 681 z dnia 29 września 2022 r. oraz roz-

w Załączniku nr 1 do rozporządzenia, m.in.: artykułów spożywczych pochodzenia zwierzęcego i roślinnego, wyrobów alkoholowych i tytoniowych, napojów bezalkoholowych, produktów farmaceutycznych, nawozów mineralnych i che-

unijnym przewoźnikom wykonywania przewozów na terytorium swoich krajów. Zepchnięcie działań wojennych na wschód Ukrainy umożliwia także przewozy towarów w głąb tego kraju. O ile transporty na wschód są możliwe, to poprzez ograniczenia wprowadzone przez zakłady ubezpieczeń stały się jednak mniej bezpieczne. Dzieje się to za sprawą wprowadzenia w polisach OCP ograniczeń, które wyłączają z ochrony ubezpieczeniowej przewozy do Rosji, Białorusi, a nawet Ukrainy.

Przewoźnicy, którzy wykonują przewozy na wschód powinni sprawdzać w warunkach umów ubezpieczenia OCP, czy ich ubezpieczyciel udziela im ochrony na takie przewozy. Gdzie szukać takich zapisów? Zapisy wyłączające ochronę ubezpieczeniową można znaleźć w: wyłączeniach i ograniczeniach, zakresie terytorialnym i klauzulach dodatkowych zawartych w ogólnych warunkach ubezpieczenia (dalej o.w.u.) i/lub w umowie ubezpieczenia (polisie OCP).

Wyłączenia i ograniczenia ochrony

Niektóre zakłady ubezpieczeń regulują to postanowieniami zawartymi 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 szkody powstałe wskutek siły wyższej rozumianej jako działania wojenne.

Przy braku takich postanowień w o.w.u. lub braku o.w.u., niektóre zakła-

dy 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. Nie wyłącza-

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

Klauzule sankcji i embarga

Taka klauzula ogranicza ochronę ubezpieczeniową za szkody powstałe w towarach przewożonych z naruszeniem



Fot. Photopress

Z ochrony ubezpieczeniowej wyłączone są jedynie szkody powstałe wskutek działań wojennych, a te są obecnie prowadzone we wschodniej części Ukrainy. Nie wyłączają również ochrony ubezpieczeniowej za szkody powstałe w czasie przewozów do lub przez terytorium Rosji i Białorusi

ją również ochrony ubezpieczeniowej za szkody powstałe w czasie przewozów do lub przez terytorium Rosji i Białorusi.

Zakres terytorialny

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

! Europa z wyłączeniem Ukrainy oraz krajów Wspólnoty Niepodległych Państw,

! Europa bez WNP,

embarga i sankcji ekonomicznych lub handlowych. Dotyczy zatem tylko niektórych krajów, towarów i odbiorców, które są wyraźnie oznaczone w przepisach.

Klauzule zakresu terytorialnego

Wiele zakładów ubezpieczeń wprowadziło okolicznościowe klauzule dodatkowe, które regulują kwestie ochrony ubezpieczeniowej przewozów do Rosji, Białorusi i Ukrainy.

Należy jednak zwracać uwagę na treść tych klauzul i właściwie je interpretować. Niektóre posiadają bowiem bardzo złożoną konstrukcję, która daje pozór szerokiej ochrony, ale faktycznie ją ogranicza lub całkowicie eliminuje.

PRZYKŁAD 1

! Uzgadnia się, że ochrona ubezpieczeniowa nie będzie świadczona w państwach lub obszarach, w których toczy się konflikt zbrojny.

Użyte w zdaniu magiczne „lub” nie daje jednak dużej swobody interpretacji treści tej klauzuli.

Z zapisu wynika, że ze względu na toczący się konflikt zbrojny ochrona nie jest świadczona w państwie (tutaj cała Ukraina). Z tego powodu, ochrona nie może być również świadczona w tych obszarach Ukrainy, w których toczy się konflikt zbrojny.



Fot. Volvo

Należy zwracać uwagę na treść klauzul i właściwie je interpretować. Niektóre posiadają bowiem bardzo złożoną konstrukcję, która daje pozór szerokiej ochrony, ale faktycznie ją ogranicza lub całkowicie eliminuje

W tym przypadku ubezpieczyciel nie świadczy ochrony na terytorium całej Ukrainy.

PRZYKŁAD 2

I Z zachowaniem pozostałych, niezmiennych niniejszą klauzulą postanowień umowy ubezpieczenia uzgadnia się, że ochrona ubezpieczeniowa, niezależnie od wybranego zakresu terytorialnego, nie będzie świadczona w Iranie, obwodach: kijowskim, ługańskim, donieckim, charkowskim oraz Autonomicznej Republice Krymu, Abchazji i Południowej Osetii oraz państwach lub obszarach, objętych sankcjami lub w których aktualnie toczy się konflikt zbrojny (w tym Rosji, Białorusi i Ukrainie).

Można by stwierdzić, że ubezpieczyciel łaskawie wyłączył z ochrony jedynie obwody Ukrainy: kijowski, ługański, doniecki i charkowski. Ale niestety tak nie jest, gdyż w kolejnym zdaniu wyłączył

Zapisy wyłączające ochronę ubezpieczeniową w przypadku przewozów na wschód można znaleźć w wyłączeniach i ograniczeniach, zakresie terytorialnym i klauzulach dodatkowych zawartych w ogólnych warunkach ubezpieczenia (dalej o.w.u.) i/lub w umowie ubezpieczenia (polisie OCP).

państwa, w których aktualnie toczy się konflikt zbrojny, a żeby nie było wątpliwości, jednoznacznie wskazał, że ochrona nie będzie świadczona w Ukrainie (czytaj: całej Ukrainie).

Przewozy do Ukrainy a polisa OCP

Większość zakładów ubezpieczeń wyłącza ochronę za szkody powstałe na terytorium Ukrainy. Jeden ze znanych zakładów ubezpieczeń zastosował zasadę niekarania Ukrainy za zbrojną inwazję Rosji i wyłączył z ochrony jedynie regiony Krymu i Zaporozża oraz wschodnie obwody Ukrainy: doniecki, ługański i chersoński. Jak wynika z przykładu opisanego powyżej, innemu ubezpieczycielowi wydaje się, że stosuje podobną zasadę, jednakże stosowana przez niego klauzula zakresu terytorialnego pozbawia jakichkolwiek złudzeń – wyłącza z ochrony całą Ukrainę.

Nie oznacza to, że przewoźnicy nie mogą uzyskać ochrony na przewozy do Ukrainy. Jak wynika bowiem z uzyskanych informacji, „zabetonowane” są jedynie centrale zakładów ubezpieczeń, gdyż to w dużej mierze wynika z zaleceń zagranicznych właścicieli i reasekuratorów. Ich oddziały terenowe potrafią jednak



CDS Kancelaria Brokerska
02-785 Warszawa, ul. Wiolinowa 10 lok. 53

O ubezpieczeniach transportowych wiemy wszystko.

Ubezpieczenia transportowe:

- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika (OCP)
- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika umownego (OCPu)
- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej spedytora (OCS)
- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej zawodowej (OCZ)

Szczegóły na: www.cds-odszkodowania.info

Kontakt: Tel.: 609 204-707, 607 074-607, 607 487-600
E-mail: biuro@cds-odszkodowania.pl

liberalnie podejść do problemu ochrony i rozszerzyć ją do 100 km poza granicę, na obwody: wołyński, lwowski, zakarpaci, równeński, tarnopolski i iwano-frankowski, a niektóre nawet na środkowe obwody Ukrainy – granicą udzielanej ochrony bywa zazwyczaj rzeka Dniepr.

kiem przyzwolenia na dostawy towarów do agresorów (czytaj do Rosji i Białorusi). Nie zauważają przy tym, że to polscy przewoźnicy wykonują takie przewozy i brak ochrony ubezpieczeniowej tak naprawdę nie sankcjonuje agresorów, tylko uczciwych przewoźników, a tym samym ich klientów.

Część ubezpieczycieli zauważyła jednak swoje *faux pas* i powoli zmienia swoje podejście. Dotyczy to jednak wyłącznie Białorusi i dostaw do przygranicznych centrów logistycznych.

Reasumując

Pomimo, że część ubezpieczycieli powoli przywraca ochronę dla przewozów do Rosji i Białorusi, większość jednak uparcie reglamentuje ochronę i wyłącza z niej wszelkie przewozy do tych krajów. Część zakładów ubezpieczeń udziela ochrony ubezpieczeniowej dla przewozów wykonywanych do Ukrainy, choć zazwyczaj ogranicza ją do zachodnich obwodów. Rozszerzenie ochrony na środkowe obwody Ukrainy jest możliwe, ale na indywidualnych warunkach. Część ubezpieczycieli niestety nie daje takiej możliwości.

Przewoźnikom, którzy dokonują lub zamierzają dokonywać przewozów do Białorusi, Rosji i Ukrainy sugeruję sprawdzenie w swoich polisach OCP, czy mają ochronę ubezpieczeniową na takie przewozy. Brak ochrony w polisie OCP spowoduje, że zakład ubezpieczeń nie pokryje szkody, która będzie wynikiem najzwyczajszego wypadku drogowego. W takiej sytuacji, obowiązek zapłacenia odszkodowania będzie spoczywał na przewoźniku. I

Jerzy Różyk
ekspert ds. prawa przewozowego,
szkód w transporcie i
ubezpieczeń transportowych
CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.info
www.oc-przewoźnika.info

Takie rozszerzenia są jednak uzyskiwane indywidualnie i w dużej mierze wynikają z podejścia pracowników zakładów ubezpieczeń, lokalnych relacji i sprawności pośredników ubezpieczeniowych.

Przewozy do Rosji i Białorusi a polisa OCP

Z uzyskaniem ochrony ubezpieczeniowej przewozów wykonywanych do Rosji i Białorusi jest jednak znacznie trudniej. Większość zakładów ubezpieczeń wyłącza ochronę, powołując się na sankcje i embarga nałożone przez Unię Europejską na Rosję i Białoruś oraz... wytyczne reasekuratorów i swoich zagranicznych właścicieli.

Jest to o tyle absurdalne, że żadne sankcje i embarga, oprócz tych, które dotyczą dostaw określonych towarów i do określonych odbiorców, nie zabraniają dostaw towarów do Białorusi i Rosji. Wprowadzone ograniczenia ochrony ubezpieczeniowej wynikają więc z błędnej interpretacji obowiązujących przepisów o sankcjach i embargach.

Zagraniczne centrale naszych rodzimych zakładów ubezpieczeń, które wprowadziły do polis OCP ograniczenie ochrony ubezpieczeniowej dla przewozów do Rosji i Białorusi, tłumaczą to bra-