

# Dramat polskiego importera w trzech aktach

Marcin Ługowski  
Sopockie Towarzystwo Ubezpieczeń Ergo Hestia SA,  
główny specjalista ds. ubezpieczeń,  
zajmuje się zagadnieniami  
ubezpieczeń transportowych,  
politolog, absolwent Uniwersytetu Gdańskiego,  
w Ergo Hestii od 2001.





*Każdy podmiot zajmujący się handlem krajowym lub międzynarodowym powinien zadać sobie następujące pytanie: Czy planując transport własnego towaru, mogę opierać się jedynie na odpowiedzialności spedytora i przewoźnika? Pomocne w odpowiedzi mogą być hipotezy trzech szkód ładunkowych w kontekście odpowiedzialności cywilnej przewoźnika, spedytora oraz ubezpieczenia cargo.*

**A**by przedstawić niebezpieczeństwa i przeszkody, na jakie może być narażony właściciel towaru w związku z realizacją międzynarodowego kontraktu handlowego, przedstawię trzy przykłady szkód, które mogą wystąpić w czasie trwania procesu transportowego.

## Osoby dramatu

- Importer - polski właściciel towaru
- Spedytor - profesjonalny organizator procesu transportowego
- Przewoźnik - profesjonalna firma dokonująca przewozu ładunku - mienia osób trzecich

## Prolog

Właściciel towaru, z którym może się utożsamiać każdy niewielki przedsiębiorca w Polsce, postanowił zrobić interes swojego życia i zainwestował oszczędności ostatnich kilkunastu lat w zakup w Chinach unikatowego sprzętu elektronicznego, który zamierzał sprzedać w Polsce z dużym zyskiem. Jako osoba z dużym doświadczeniem w handlu polski importer zadbał o to, żeby kontrakt został podpisany na warunkach FOB<sup>1)</sup>.

W ten sposób przejął na siebie gestię transportową (co pozwoliło mu zaoszczędzić na kosztach transportu) i jednocześnie ryzyko utraty, ubytku lub uszkodzenia ładunku (tak zwane „ryzyko transportowe”) od momentu,

gdy towar przekroczy nadburcie statku w porcie nadania do momentu zakończenia transportu w miejscu przeznaczenia. Nasz przedsiębiorca chciał mieć całkowitą pewność, że jego towar w czasie transportu będzie w pieczy profesjonalnych przewoźników, dających mu gwarancję bezpieczeństwa, dlatego całą organizację transportu do końcowego magazynu zlecił dużej i znanej firmie spedycyjnej.

Jego przekonanie o tym, że towar jest w „dobrych rękach” było tym większe, że spedytor wylegitymował się certyfikatem potwierdzającym zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej spedytora na bardzo dużą sumę gwarancyjną. Przedstawił także szczegółową procedurę weryfikacji podwykonawców, z którymi współpracuje.

Do wykonania umowy przewozu morskiego spedytor wybrał renomowanego armatora liniowego, który reprezentował wysoki światowy standard. Przewóz lądowy zlecony został niewielkiej, ale doświadczonej i wiarygodnej firmie przewozowej, która posiadała ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej zawarte u jednego z większych polskich ubezpieczycieli.

Trasa przewozu przewidywała trzy odcinki kluczowe i trzech różnych przewoźników. Odcinek dowozowy (od magazynu chińskiego nadawcy do portu nadania) miał być wykonany przez przewoźnika samochodowego. Następnie statkiem towar miał być dostarczony do portu w Gdyni,

by tam zostać przekazany polskiemu przewoźnikowi, który otrzymał zlecenie na dowóz towaru do magazynu naszego importera.

Prześledzimy drogę, jaką przemierzał towar z Chin do centralnej Polski w celu przedstawienia trzech uproszczonych scenariuszy szkód w kontekście odpowiedzialności spedytora i przewoźnika.

## Akt 1

### Zalanie

Kontener po brzegi załadowany elektroniką bezpiecznie dociera do morskiego portu nadania w Szanghaju, gdzie zostaje złożony na nabrzeżu portowym. Tam oczekuje na załadunek na statek. Od momentu przekroczenia burty statku, którym będzie płynął do Polski, całe ryzyko związane ze stratą lub uszkodzeniem tego ładunku przechodzi na polskiego importera.

---

*Przewoźnik, którego odpowiedzialność wynika z Prawa Przewozowego i oparta jest na rygorystycznej zasadzie ryzyka, próbuje uwolnić się od odpowiedzialności, powołując się na siłę wyższą jako przesłankę zwalniającą.*

---

Po bezpiecznym zasztautowaniu kontenera statek rozpoczyna swoją trzydziestodniową podróż do Polski. Dodam tutaj, że już sam proces załadunku nie zawsze musi się zakończyć sukcesem. W tym przypadku plan sztautowania pozwolił na umieszczenie kontenera pod pokładem statku, co powinno ograniczyć ryzyko szkód w towarze, ponieważ ładunek jest chroniony przed bezpośrednim oddziaływaniem sił przyrody, w tym sztormów.

Niestety po przybyciu statku do portu w Gdyni oraz otwarciu ładowni okazuje się, że w dużej części jest ona zalana wodą. Inspektor firmy kontrolnej po oględzinach stwierdza zamoczenie elektroniki przez wodę morską, która dostawała się do wnętrza statku przez nieszczelne luki ładowni.

Oczekujący na ładunek polski importer składa roszczenie na ręce spedytora, żywiąc przekonanie, że w ramach ponoszonej odpowiedzialności pokryje całą stratę. Spedytor jednak szybko i skutecznie zwalnia się z odpowiedzialności wykazując, że nie ponosi odpowiedzialności za tę szkodę. Wynika to z bardzo ograniczonej odpowiedzialności spedytora, który jako organizator procesu transportowego odpowiada za brak staranności, w tym szczególnie za dobór swoich podwykonawców: przewoźników, przeładowujących, dalszych spedytorów (artykuł 799 kc.). W tym przypadku spedytor wykonał swoje obowiązki, jak najstaranniej wybierając sprawdzonych i ubezpieczonych przewoźników. W dalszej kolejności roszczenie zostaje przekazane do armatora jako do podmiotu, który wydaje się bezpośrednio odpowiedzialny za szkodę. Jego odpowiedzialność

regulują Reguły Hasko-Visbijskie dotyczące przewozu ładunków drogą morską za konosamentem (morskim listem przewozowym). Jakież jest zdziwienie naszego importera, kiedy okazuje się, że ubezpieczyciel armatora (Klub P&I) po zbadaniu sprawy zwalnia przewoźnika z odpowiedzialności. Wnikliwa ekspertyza wykazuje, że zalanie ładowni nastąpiło z winy stoczni, która oddała statek do eksploatacji na krótko przed rozpoczęciem podróży, podczas której doszło do awarii. Przesłanki obiektywne wskazywały na to, że zalanie było efektem wady ukrytej statku, za co zgodnie z postanowieniami Reguł Hasko-Visbijskich przewoźnik nie odpowiada.

Poszkodowanemu pozostałoby tylko zwrócić się do Stoczni Remontowej w Chinach, która remontowała statek. To, że stocznia może nie posiadać ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, jest prawie pewne. Podobnie jak założenie, że sam proces dochodzenia roszczeń będzie długotrwały, żmudny i prawdopodobnie zakończy się fiaskiem. W tej scenie importer sam musi udźwignąć finansowy ciężar szkody.

## Akt 2

### Pożar na statku

Wracamy do momentu, kiedy ładunek zostaje załadowany na statek w Szanghaju. W czasie podróży dochodzi do pożaru, który zaczyna sukcesywnie przenosić się na kolejne kontenery znajdujące się na statku. Mimo przeprowadzonej akcji ratowniczej ładunek spłonął całkowicie.

Scenariusz ustalania odpowiedzialności za szkodę będzie podobny jak w poprzednim przypadku. Spedytor zwolni się z odpowiedzialności z uwagi na brak winy w wyborze podwykonawcy. Armator równie szybko „umyje ręce”, powołując się na Reguły Hasko-Visbijskie, które mówią, że nie ponosi on odpowiedzialności za szkodę w ładunku spowodowane przez pożar, o ile nie wyniknął on z działania lub winy własnej przewoźnika. W tym wypadku pożar był wynikiem wybuchu kotła w maszynowni statku. I w tym przypadku polski przedsiębiorca pozostanie z niezaspokojonym roszczeniem.

## Akt 3

### Kradzież

W tym scenariuszu zakładamy, że towar bezpiecznie dociera do portu przeznaczenia w Gdyni. Przechodzi odprawę celną i wyrusza do magazynu naszego importera na drugim końcu Polski.

Po sześciu godzinach jazdy, postępując zgodnie z przepisami o przestrzeganiu czasu pracy kierowcy, pracownik firmy przewozowej zatrzymuje pojazd na parkingu przy stacji benzynowej, a sam zatrzymuje się na nocleg w pobliskim motelu. Po kilku godzinach odpoczynku kierowca udał się na miejsce w którym pozostawił samochód i zorientował się że pojazd wraz z towarem został ukradziony

Procedura dochodzenia roszczenia oparta jest na podobnym schemacie jak w poprzednich przypadkach. Spedytor uwalnia się od odpowiedzialności, bo zlecił przewóz przewoźnikowi z nieposzlakowaną opinią oraz ważnym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej.

Roszczenie skierowane od naszego importera trafia do ubezpieczyciela OC przewoźnika. Ten, nie ustalając nawet odpowiedzialności Ubezpieczającego, zwalnia się z odpowiedzialności. Powołuje się, bowiem na wyłączenie Ogólnych Warunków Ubezpieczenia dotyczące pozostawienia pojazdu bez opieki. Dodam tutaj, że OWU większości towarzystw ubezpieczeniowych w Polsce zawierają takie wyłączenie.

Przewoźnik, którego odpowiedzialność wynika z Prawa Przewozowego i oparta jest na rygorystycznej zasadzie ryzyka, próbuje uwolnić się od odpowiedzialności, powołując się na siłę wyższą jako przesłankę zwalniającą. Sprawa kończy się w sądzie z powództwa naszego importera. Spór, który ostatecznie znajduje finał w sądzie drugiej instancji, trwa trzy lata i kończy się uznaniem odpowiedzialności przewoźnika.

Wydaje się, że tym razem los okazał się łaskawy dla polskiego przedsiębiorcy. Jednak przewoźnik, który - jak wielu jemu podobnych - nie posiada żadnych rezerw finansowych ani żadnego majątku trwałego, ogłasza upadłość, ponieważ nie jest w stanie samodzielnie pokryć roszczenia poszkodowanego.

Jak widać w tej scenie, nawet po kilkuletnim procesie, który zakończył się wydaniem korzystnego dla importera wyroku, nadal nie ma on szans na uzyskanie od przewoźnika należnego odszkodowania.

## Epilog

Scenariusze wydarzeń oparte na autentycznych przypadkach można by dalej mnożyć. W dwóch pierwszych scenach przewoźnicy uwolnili się od odpowiedzialności, powołując się na przesłanki zwalniające zawarte w obowiązujących przepisach prawa. W trzeciej mimo ponoszenia odpowiedzialności cywilnej w świetle przepisów prawa przewoźnik nie był w stanie samodzielnie zaspokoić roszczenia poszkodowanego.

W takich i wielu podobnych przypadkach jedynie zawarcie ubezpieczenia cargo może uchronić przedsiębiorcę przed finansową stratą lub nawet bankrutem, a już na pewno przed długotrwałym i czasochłonnym postępowaniem przy dochodzeniu roszczeń w ramach ubezpieczenia OC spedytora lub przewoźnika. Planując transport, przedsiębiorcy jeszcze przed wystąpieniem szkody, powinni zdawać sobie sprawę z ograniczenia odpowiedzialności operatorów transportowych oraz z faktu, że ich własny interes zabezpiecza tylko polisa ubezpieczenia ładunków w transporcie. Obecnie koszt polisy cargo nie jest wysoki z uwagi na dużą konkurencję wśród ubezpieczycieli.

Na szczęście wśród podmiotów zajmujących się handlem międzynarodowym oraz profesjonalną organizacją transportu ciągle wzrasta świadomość konsekwencji szkód w transporcie i konieczności zabezpieczenia się przed ich skutkami poprzez zawarcie ubezpieczenia cargo. Dzięki temu znane powiedzenie „Mądry Polak po szkodzie” będzie można niedługo sparafrazować „Spokojny Polak po szkodzie”.

---

*Marcin Ługowski*  
*marcin.lugowski@bestia.pl*

<sup>1)</sup>Międzynarodowa formuła handlowa (INCOTERMS) określająca prawa i obowiązki stron umowy sprzedaży.

