

Statek i ładunek w niebezpieczeństwie



Mirosława Mandziuk
Sopockie Towarzystwo Ubezpieczeń Ergo Hestia SA,
Kierownik Działu Likwidacji Szkód Transportowych,
zajmuje się koordynacją likwidacji szkód transportowych,
absolwentka prawa na Wydziale Prawa
i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego,
w Ergo Hestii od 1994 roku.

Statek jest środkiem transportu o szczególnym charakterze, poruszającym się w pełnym zagrożeniu środowisku morskim, co w pewnych sytuacjach wymaga od przewoźnika morskiego podejmowania samodzielnych decyzji, także w imieniu właścicieli przewożonych ładunków. Konsekwencją jest powstawanie po stronie właścicieli ładunków, trudnych do uniknięcia, zobowiązań finansowych. Często niedoceniane ubezpieczenie ładunku w transporcie morskim zabezpiecza właściciela ładunku także w takiej sytuacji.

Przywykliśmy uważać, że konsekwencją działania ryzyk związanych z przewozem ładunków jest utrata lub uszkodzenie ładunku i ewentualnie związane z tym koszty dodatkowe. Otóż, nie tylko. Transporty ładunków drogą morską niosą ze sobą także, często nieświadomiane, zagrożenie powstania kosztów, do poniesienia których właściciel ładunku może zostać zobowiązany - a wręcz zmuszony pod groźbą niewydania ładunku z portu - przez przewoźnika morskiego lub firmę świadczącą usługi ratownictwa morskiego. Koszty te to udział ładunku w awarii wspólnej i ratownictwie. Powstają one niezależnie od tego, czy ładunek doznał uszkodzeń czy nie. Im mniejsza szkoda w substancji ładunku, tym większy jest jego udział we wspomnianych wyżej kosztach.

Awaria wspólna

Awaria wspólna zachodzi w sytuacji, gdy w obliczu zagrożenia przewoźnik morski świadomie ponosi koszty w celu uratowania statku i ładunku ze wspólnie grożącego im niebezpieczeństwa. Koszty te następnie są mu zwracane przez właścicieli ładunków znajdujących się na statku, proporcjonalnie do wartości każdego ładunku, jaką reprezentuje on w chwili dostarczenia do portu przeznaczenia. Część wspomnianych kosztów przypada oczywiście na samego przewoźnika morskiego proporcjonalnie do wartości statku w chwili zakończenia wyładunku ostatniej partii towaru.

Zdarzeniami, które powodują wspólne zagrożenie dla statku i ładunku, a tym samym uprawniają przewoźnika morskiego do zadeklarowania awarii wspólnej, są między innymi pożar na statku, przedziurawienie poszycia kadłuba, wejście na mieliznę, utrata sterowności statku np. wskutek awarii silnika głównego. Zdarzenia te angażują po stronie przewoźnika morskiego wiele nadzwyczajnych kosztów, takich jak wydatki związane z koniecznością wejścia do najbliższego bezpiecznego portu (tak zwanego portu schronienia), ewentualnego przeładunku i składowania, dodatkowego wynagrodzenia i utrzymania załogi podczas przedłużonej podróży, a ponadto dodatkowe koszty własne przewoźnika morskiego, tymczasowych napraw statku poniesionych w celu kontynuowania podróży, holowania, usług ekspertów, dyspaszera i inne.

Środki wydatkowane przez przewoźnika morskiego poniesione dla wspólnego dobra, które następnie zaliczone zostały do wydatków awarii wspólnej, podlegają refundacji armatorowi przez właścicieli poszczególnych ładunków. Są to tak zwane udziały ładunków w awarii wspólnej

Kwestię zasad zaliczania kosztów do awarii wspólnej oraz ustalania ich wysokości określają Reguły Jorku i Antwerpii (York-Antwerp Rules) - ich najnowsza wersja to Reguły z 2004 roku. Rozliczenia awarii wspólnej pomiędzy zainteresowanymi podmiotami dokonuje wyspecjalizowany ekspert (dyspaszer), który sporządza opracowanie zwane dyspaszą. Dyspaszer powoływany jest przez przewoźnika morskiego w chwili zadeklarowania awarii wspólnej, jednakże jego zadanie to obiektywny podział kosztów i działanie w interesie wszystkich stron biorących udział w przedsięwzięciu morskim. Dyspasza ma rangę ekspertyzy. Polemika z dyspaszerem na temat zasadności dokonanych przez niego zaliczeń do awarii wspólnej należy do niezwykle trudnych. Zasadniczo jedynym środkiem przysługującym niezadowolonemu z rozliczenia właścicielowi ładunku jest złożenie pozwu przeciwko firmie dyspaszerskiej, zgodnie z jej siedzibą, co oczywiście też nie gwarantuje pozytywnego efektu.

Koszty ratownictwa

Jednym z najpoważniejszych kosztów, jakie mogą powstać w związku z wypadkiem morskim, jest wynagrodzenie firmy świadczącej usługę ratownictwa morskiego. Może ono sięgać nawet milionów dolarów, zależnie od umiejętności ratowników, skali trudności i czasochłonności akcji ratowniczej. Firma ratownicza wzywana jest w sytuacji zagrożenia przez przewoźnika morskiego w imieniu własnym, jak i właścicieli ładunków

znajdujących się na pokładzie statku bez uzyskiwania ich uprzedniej zgody. Teoretycznie wynagrodzenie ratowników zalicza się do wydatków awarii wspólnej, jednakże w praktyce w wielu przypadkach przewoźnik morski nie wykląda środków pieniężnych za gestorów ładunku w celu opłacenia pełnej kwoty wynagrodzenia za ratownictwo, który to wydatek miałby potem zostać zrefundowany z udziałów ładunków w awarii wspólnej. Faktycznie wynagrodzenie firmy ratowniczej opłacane jest odrębnie przez przewoźnika morskiego i właścicieli poszczególnych ładunków bezpośrednio ratownikom lub ich adwokatom (tak zwane „udziały w kosztach ratownictwa”), niezależnie od zadeklarowanej awarii wspólnej i jej rozliczenia dokonanej przez dyspaszera.

Co oferuje ubezpieczenie ładunku

Awaria wspólna rozliczana jest na warunkach narzuconych właścicielom ładunku w umowie frachtowej. Gestorzy ładunków nie mają wcale lub mają nikły wpływ na warunki umowy przewozu morskiego. W konsekwencji przewoźnik morski całkowicie samodzielnie decyduje o tym, który dyspaszer dokona rozliczenia awarii wspólnej, w jakiej walucie oraz zgodnie z jakim prawem oraz którymi Regułami Jorku i Antwerpii (to znaczy: z którego roku).

Warunki, na jakich ubezpieczane są ładunki w transporcie morskim - Instytutowe Klauzule Ładunkowe (A), (B), (C) 1/1/82 oraz tak zwane klauzule branżowe (przeznaczone dla ubezpieczenia określonych rodzajów ładunków) - mają na celu złagodzenie negatywnych dla właścicieli ładunków skutków, które mogą wynikać z arbitralnych decyzji armatorów statków.

Klauzule te zawierają postanowienie - klauzulę (nr 2) o awarii wspólnej w identycznym brzmieniu dla każdego z wymienionych powyżej kompletów klauzul instytutowych - na mocy którego ubezpieczeniem objęte są udziały ładunku w awarii wspólnej i ratownictwie, rozliczone lub ustalone zgodnie z umową frachtową i/lub właściwym prawem i praktyką, poniesione w celu uniknięcia lub w związku z uniknięciem szkody z jakiegokolwiek przyczyny, z wyjątkiem przyczyn wyłączonych w umowie ubezpieczenia. Bez względu więc na zakres pokrycia przewidziany w klauzuli ryzyk ubezpieczenie udziałów w awarii wspólnej oraz kosztach ratownictwa jest zawsze ubezpieczeniem w zakresie pełnym, czyli od wszystkich ryzyk (all risks), ograniczonym jedynie wyłączeniami z ochrony wyszczególnionymi w umowie ubezpieczenia. Jest to niejako dodatkowe ubezpieczenie - niezależne od szkody w samej substancji ładunku - kryjące się w standardowych warunkach Instytutowych Klauzul Ładunkowych.

Wybuch na m/v Hanjin Pennsylvania

Do bardzo spektakularnej katastrofy morskiej, która spowodowała największej wypłat odszkodowań za cały rok przez ubezpieczycieli z różnych krajów świata (w tym z Polski), doszło 11 listopada 2002 roku. Przebieg samego zdarzenia, akcji ratowniczej oraz zastosowane procedury nie odbiegają jednak od standardów dotyczących także wypadków o mniejszej skali.

M/v Hanjin Pennsylvania o wartości 60.000.000 dolarów amerykańskich był dużym, nowo wybudowanym, bardzo nowoczesnym statkiem kontenerowym armatora niemieckiego, oddanym do eksploatacji w 2002 roku. Był on w stanie pomieścić ponad 4.000 dwudziestostopowych kontenerów i wyposażony został w najnowocześniejsze urządzenia elektroniczne. Niemieckie towarzystwo klasyfikacyjne - Germanischer Lloyd - potwierdziło, że spełnia on wymogi techniczne niezbędne do bezpiecznej żeglugi. Nic więc nie dawało podstaw do obaw o los ładunków znajdujących się na pokładzie tego statku.

W listopadzie 2002 roku m/v Hanjin Pennsylvania wyruszył w swoją piątą - i, jak się potem okazało, ostatnią - podróż z Chin do Europy, mając na pokładzie kontenery z ładunkami o łącznej wartości 175.000.000 dolarów amerykańskich.

11 listopada po wyjściu z portu Singapur, gdy statek znajdował się około osiemdziesięciu mil na południe od wybrzeża Sri Lanki, w wyniku potężnego wybuchu w ładowni nr 3 na statku rozprzestrzenił się pożar. Przewoźnik morski bezzwłocznie wezwał na pomoc profesjonalną i doświadczoną belgijską firmę ratowniczą Wijsmuller Salvage BV. Pomimo trwającej już akcji gaśniczej 15 listopada na pokładzie m/v Hanjin Pennsylvania nastąpiły dwa kolejne wybuchy, a po upływie następnych trzech dni - następne.

Dopiero 25 listopada pożar został opanowany do tego stopnia, że statek można było wziąć na hol. Ciągle jednak nie był on bezpieczny z uwagi na istniejącą groźbę obecności siedlisk ognia oraz bardzo wysoką temperaturę w ładowni nr 3. Dopiero 4 stycznia 2003 roku m/v Hanjin Pennsylvania został uznany za zdalny do przyholowania na redę portu w Singapurze, gdzie rozpoczęto rozładunek zewnętrznie nieszkodzonych i tylko częściowo uszkodzonych kontenerów na barki.

Eksperci powołani przez przewoźnika morskiego, lecz działający we wspólnym interesie statku i ładunku, poddali zewnętrznym oględzinom wyładowane kontenery. Te z nich, które nie posiadały oznak uszkodzeń (w tym kontenery z ładunkami ubezpieczonymi

w STU Ergo Hestia SA), zostały przeładowane na inny statek i przewiezione do ich pierwotnego miejsca przeznaczenia w Europie. Kontenery nienadające się do dalszego transportu pozostały na wraku m/v Hanjin Pennsylvania i zostały razem z nim sprzedane na złom. Przyczyna wybuchu nie została do dziś jednoznacznie określona.

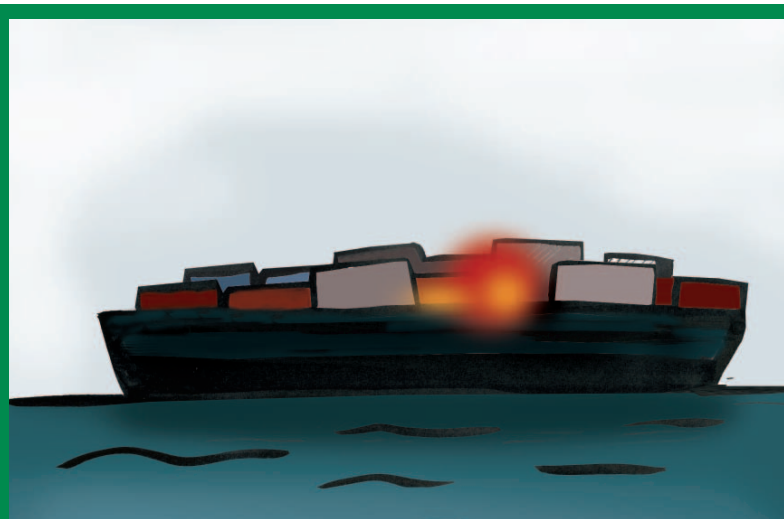
Wartości udziałujące i współczynnik udziałowania

Ładunki uczestniczą w wydatkach zaliczonych do awarii wspólnej swoją wartością w chwili dostarczenia do portu przeznaczenia. Jest tu mowa o tak zwanym „udziałowaniu ładunku”. Jeżeli ładunek doznał uszkodzeń, jego udział obliczany jest od wartości zmniejszonej o wielkość uszkodzenia, a jeżeli ładunek uległ całkowitemu zniszczeniu, w ogóle nie udziałuje w awarii wspólnej.

Przykładowo uszkodzenia ładunku powstałe podczas pożaru na statku, wskutek działania ognia, wysokiej temperatury lub dymu, są „stratą partykularną ładunku” (w odróżnieniu od wspólnej).

Kwota, o jaką zmniejszyła się wartość ładunku, odejmowana jest od jego wartości udziałującej w awarii wspólnej. Jeżeli jednak ładunek uległ uszkodzeniu w wyniku działania środków gaśniczych, wysokość tak powstałej szkody określana jest mianem „poświęcenia ładunku w awarii wspólnej” i rozliczana zostaje w dyspaszy pomiędzy wszystkich uczestników awarii wspólnej (statek i poszczególne ładunki).

Dzieje się tak, ponieważ decyzja o gaszeniu pożaru jest podjęta świadomie, rozsądnie i celowo dla dobra wszystkich uczestników podróży morskiej, a mienie uszkodzone w trakcie akcji gaśniczej poświęca się we wspólnym interesie. Kwota, o jaką zmniejszyła się wartość ładunku w wyniku poświęcenia awarii wspólnej, nie jest odejmowana od jego wartości udziałującej, ponieważ zostaje ona rekompensowana właścicielowi tak uszkodzonego ładunku przez pozostałych uczestników awarii wspólnej.



Procentowy udział w awarii wspólnej - tak zwany „współczynnik udziałowania” - stanowi stosunek, w jakim pozostaje suma wydatków zaliczonych przez dyspaszera do awarii wspólnej do sumy wartości udziałujących (statku i ładunku).

W szczególnym i rzadkim przypadku współczynnik udziałowania może przekroczyć 100 procent. W takiej jednak sytuacji rolą dyspaszera jest sprowadzenia go do poziomu nie wyższego niż 100 procent, nie można bowiem oczekiwać, aby uczestnicy awarii wspólnej zapłacili udziały przekraczające swoją wysokością wartość udziałującą. Klóciłoby się to z zasadą ekonomiki i rozsądku, jaka obowiązuje dyspaszera przy rozliczeniach awarii wspólnej.

Wartość udziałująca statku to jego wartość w stanie, w jakim jest on w chwili zakończenia rozładunku ostatniej partii ładunku. Wartość ta określana jest przez ekspertów powoływanych przez dyspaszera. Zasady określania wartości udziałującej statku są podobne do zasad dotyczących wartości udziałującej ładunku.

Procedury i dokumenty

Deklaracji awarii wspólnej i wyznaczenia dyspaszera dokonuje przewoźnik morski bezzwłocznie po wystąpieniu zdarzenia dającego do tego podstawę. Do rozliczenia awarii wspólnej m/v Hanjin Pennsylvania, armator zaangażował firmę dyspaszerską Schlimme&Partner GmbH z Hamburga, a do przeprowadzenia procedur wstępnych - firmę Richards Hogg Lindley z Liverpoolu (RHL). Na podstawie manifestu ładunkowego oraz konosamentów, RHL rozesłał faksem do wszystkich właścicieli ładunków znajdujących się na statku powiadomienie o tym, że przewoźnik zadeklarował awarię wspólną.

W zawiadomieniu podany został zwięzły opis zdarzenia oraz informacje o wstępnie oszacowanej wysokości udziałów w awarii wspólnej i ratownictwie. Była w nim mowa także o rodzaju zabezpieczeń finansowych oraz o sposobie,

w który powinny zostać one złożone przez właścicieli ładunków lub ich ubezpieczycieli, w odniesieniu do przyszłej płatności udziałów w awarii wspólnej i kosztach ratownictwa, już po ich ostatecznym rozliczeniu.

W zawiadomieniu tym podane zostały także login i hasło, umożliwiające wejście na strony internetowe, na których znajdowały się między innymi formularze dokumentów, jakie powinny być wypełnione przez właścicieli oraz ubezpieczycieli ładunków w celu umożliwienia zwolnienia ładunku z portu.

Przewoźnikowi morskemu przysługuje prawo zastawu na ładunkach znajdujących się na jego statku lub z niego wyładowanych do chwili zaakceptowania przez dyspaszera i adwokatów reprezentujących firmę ratowniczą złożonych zabezpieczeń. To dyspaszer i osoby reprezentujące ratowników decydują, kiedy dany ładunek może zostać zwolniony z portu i wydany odbiorcy.

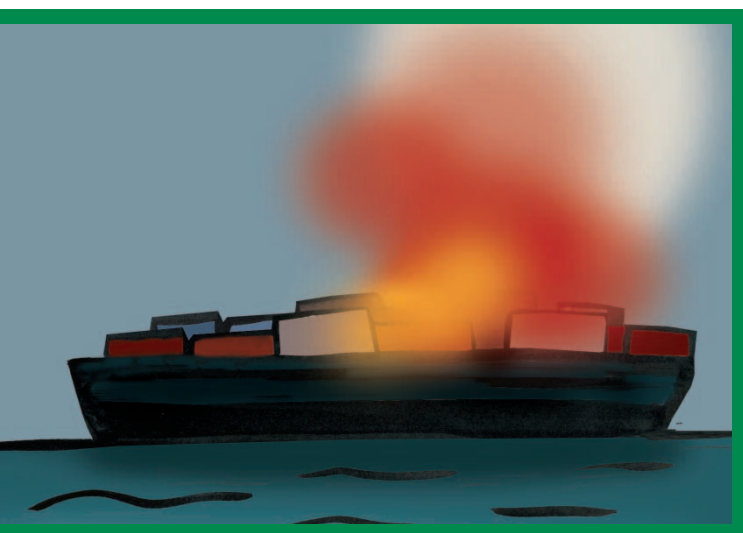
W przypadku m/v Hanjin Pennsylvania wysokość udziału ładunków w awarii wspólnej została oszacowana na 20 procent, a udziału w kosztach ratownictwa - aż na 80 procent. Wysokość tych współczynników nie podlegała żadnym negocjacom. W konsekwencji, gdyby odbiorca ładunku o wartości 100.000 dolarów nie posiadał ubezpieczenia cargo, musiałby - w celu odebrania swojego nieuszkodzonego ładunku z portu w Hamburgu - zapłacić łącznie depozyt gotówkowy w wysokości 100.000 dolarów!

Depozyt gotówkowy jest bezwzględnie wymaganym zabezpieczeniem, jakie ma obowiązek złożyć właściciel nieubezpieczonego ładunku, aby móc odebrać swój towar z portu, do którego po akcie awarii wspólnej został on dowieziony. Depozyty przekazywane są na konto powiernicze firmy dyspaszerskiej oraz adwokatów reprezentujących ratowników. Pozostają tam aż do czasu rozliczenia awarii wspólnej i wydania dyspaszy oraz ostatecznego określenia wysokości wynagrodzenia ratowników i wartości uratowanych.

Niezależnie od złożenia depozytu odbiorca ładunku zobowiązany jest też wypełnić i przesłać dyspaszerowi Bond Awaryjny (Average Bond), w którym zobowiązuje się on - w związku z odebraniem ładunku z portu - zapłacić w przyszłości udział w awarii wspólnej, który zostanie odpowiednio obliczony przez dyspaszera.

Jeżeli ładunek ma być dowieziony z portu, do którego statek zawiął lub został przyholowany po akcie awarii wspólnej, do portu przeznaczenia na pokładzie statku innego armatora, właściciel ładunku zobowiązany jest także do podpisania dokumentu zwanego „Non-separation Agreement”. Tak było w przypadku ładunków - w tym ubezpieczonego w STU Ergo Hestia SA - przewiezionych po wstępnych oględzinach z Singapuru do Hamburga.

Dokument ten ma na celu uniknięcie sytuacji, w której odbiorca odbierze swój ładunek z portu bez złożenia zabezpieczeń tylko dlatego, że armator inny niż ten, który pierwotnie przewoził ładunek, a następnie uległ wypadkowi, nie ma prawa zatrzymać ładunku w porcie z uwagi na brak podstaw do zastosowania prawa zastawu.



Na wniosek ubezpieczającego ubezpieczyciel ładunku udziela Gwarancji Awarii Wspólnej (Average Guarantee). Zobowiązuje się w niej, że w zamian za zwolnienie ładunku z portu i wydanie go odbiorcy bez złożenia depozytu gotówkowego, dokona wpłaty udziału w awarii wspólnej na konto armatora lub dyspaszera, jaki przypadnie na ubezpieczony ładunek, odpowiednio obliczonego przez dyspaszera.

Ładunki z m/v Hanjin Pennsylvania po rozładunku w terminalu kontenerowym w Hamburgu oczekiwały na złożenie stosowanych zabezpieczeń, aby zostać zwolnionymi. Do tego momentu ani firma dyspaszerska, ani ratownicza nie zezwoliły na otwarcie kontenerów w Hamburgu i dokonanie dokładnych oględzin zawartości przez ekspertów powołanych przez odbiorców ładunków lub ich ubezpieczycieli. Oględziny takie mogły ujawnić, że ładunek doznał jednak uszczerbku, mimo że kontener zewnętrznie nie nosił śladów uszkodzenia.

Oznaczałoby to, że ładunek nie powinien udziałować swoją pełną wartością w awarii wspólnej i kosztach ratownictwa. Decyzja dyspaszerów wydawała się być niezgodna z treścią podpisanego Non-separation Agreement, według której wartością udziałującą ładunku jest jego faktyczna wartość w chwili dostarczenia do pierwotnego miejsca przeznaczenia, czyli do portu w Hamburgu. Można sądzić, że decyzja dyspaszera podyktowana była jedynie względami praktycznymi dla zachowania ładunku i porządku i nieopóźniania zakończenia procedur awaryjnych.

Ładunki ubezpieczone w STU Ergo Hestia SA zostały poddane szczegółowym oględzinom dopiero w finalnym magazynie ubezpieczającego w Polsce, po wcześniejszym złożeniu zabezpieczeń i zwolnieniu z portu Hamburg. Okazało się, że ładunki w najmniejszym stopniu nie ucierpiały ani podczas pożaru, ani podczas akcji jego gaszenia.

Tym samym ich wartość udziałująca nie uległa zmniejszeniu. Gdyby okazało się jednak, że ładunki zostały uszkodzone, odbiorca lub jego ubezpieczyciel wystosowałaby pismo do dyspaszera, załączając raport eksperta ze szczegółową informacją o rozmiarze szkody i wnioskiem o zmniejszenie wartości udziałującej lub o zaliczenie szkody do poświęcenia ładunku w awarii wspólnej.

W celu udzielenia powyższych informacji teoretycznie może zostać zastosowany dokument zwany Formularzem Waluacyjnym (*Valuation Form*). Odbiorca ładunku podaje w nim między innymi dane dotyczące ładunku, jego wartości i stanu, w jakim przybył do portu przeznaczenia, nazwę ubezpieczyciela oraz informacje o złożonym depozycie.

Co oferuje ubezpieczenie ładunku

Na wniosek ubezpieczającego ubezpieczyciel ładunku udziela Gwarancji Awarii Wspólnej (*Average Guarantee*). Zobowiązuje

się w niej, że w zamian za zwolnienie ładunku z portu i wydanie go odbiorcy bez złożenia depozytu gotówkowego, dokona wpłaty udziału w awarii wspólnej na konto armatora lub dyspaszera, jaki przypadnie na ubezpieczony ładunek, odpowiednio obliczonego przez dyspaszera.

Złożenie takiej gwarancji przez ubezpieczyciela umożliwia szybkie podjęcie ładunku z portu bez ponoszenia jakichkolwiek kosztów ze strony właściciela ładunku czy odbiorcy.

Ubezpieczyciel nie ma obowiązku wystawienia gwarancji. Wystawiana jest ona zwyczajowo w oparciu o fakt, że dyspaszerzy i firmy ratownicze honorują gwarancje ubezpieczycieli oraz że w przypadku zdarzeń powodujących deklarację awarii wspólnej lub wezwanie firmy ratowniczej rzadko znajdują zastosowanie wyłączenia z ochrony ubezpieczeniowej.

Gwarancja, której udzielenia wymaga od ubezpieczyciela dyspaszer, jest bezwarunkowa. Nie może ona być też ograniczona do sumy ubezpieczenia, jeśli suma ta jest niższa od wartości CIF ładunku. Nie uwzględniana jest także fransyza wynikająca z umowy ubezpieczenia.

Zanim więc ubezpieczyciel wystawi gwarancję, może poprosić ubezpieczającego o pisemne zobowiązanie, że zwróci ubezpieczycielowi udział wypłacony na podstawie gwarancji, o ile okaże się w dalszym postępowaniu likwidacyjnym, że jednak zachodzi wyłączenie z ubezpieczenia.

Należy mieć na uwadze, że w chwili, w której ubezpieczyciel udziela gwarancji, postępowanie likwidacyjne jest dopiero w bardzo początkowej fazie. Najczęściej na tym etapie nie jest możliwe stwierdzenie ponad wszelką wątpliwość, czy zachodzi odpowiedzialność ubezpieczyciela wynikająca z umowy ubezpieczenia. Zależnie od konkretnej sytuacji zobowiązanie ubezpieczającego wobec ubezpieczyciela może także dotyczyć franszyzy oraz różnicy pomiędzy wartością ubezpieczoną a wartością ładunku wymaganą w gwarancji.

STU Ergo Hestia SA udzieliło dwóch gwarancji dla ładunku przewożonego podczas feralnej podróży na m/v Hanjin Pennsylvania. Pierwsza z nich to Gwarancja Awarii Wspólnej dla armatora statku Hanjin Pennsylvania, złożona za pośrednictwem firmy dyspaszerskiej RHL. Drugą zaś była gwarancja dla firmy ratowniczej Wijsmuller Salvage BV.



W tym ostatnim przypadku Ergo Hestia zmuszona była do skorzystania z pośrednictwa londyńskiej firmy ubezpieczeniowej, która za opłatą prowizji oraz po otrzymaniu rekwiracji ze strony Hestii udzieliła gwarancji firmie ratowniczej. Konieczność taka wynikała z wymogu, aby gwarant miał siedzibę w Wielkiej Brytanii.

Niezależnie jednak od udzielenia gwarancji przez ubezpieczyciela, właściciel ładunku zobowiązany był do podpisania Bondu Awaryjnego. Non-separation Agreement stanowił załącznik do gwarancji i podpisała go Ergo Hestia.

Bilans strat

W opisywanym przypadku wartość uratowanego mienia - statku (a ściślej jego wraku) oraz ładunków - wyniosła łącznie około 28.000.000 dolarów. Zniszczeniu uległo około trzech tysięcy kontenerów, a statek uznano za konstruktywną stratę całkowitą. Z tytułu ubezpieczenia casco statku ubezpieczyciele wypłacili armatorowi odszkodowanie w wysokości około 60.000.000 dolarów.

Wynagrodzenie firmy ratowniczej wyniosło około 16.000.000 dolarów. Ostatecznie we wrześniu 2005 roku ustalono wynagrodzenia ratowników i określony został współczynnik udziałowania ładunków. Początkowo oszacowany na 80 procent, współczynnik uzgodniony został - w wyniku polubownych negocjacji w trakcie zwyczajowego postępowania arbitrażowego w Londynie - na poziomie 55 procent od poszczególnych wartości uratowanych.

grudzień 2006

Podczas postępowania arbitrażowego w kwestiach związanych z ubezpieczonymi przez Ergo Hestię ładunkami, o łącznej wartości 100.000 dolarów, występował zaangażowany przez Hestię prawnik angielski. Udział ładunków został wpłacony przez Hestię bezpośrednio na konto adwokatów reprezentujących firmę ratowniczą, co zakończyło etap dotyczący ratownictwa.

Awaria wspólna nie została jednak rozliczona do dziś. Wstępnie oszacowany przez dyspaszera współczynnik udziałowania pozostaje na poziomie 20 procent.

Jaki był ostateczny los statku m/v Hanjin Pennsylvania

Jak już wspomniano wyżej, m/v Hanjin Pennsylvania został uznany przez ekspertów za konstruktywną stratę całkowitą. Innymi słowy ustalono, że jego naprawa jest nieopłacalna. Armator otrzymał odszkodowanie równe wartości statku pomniejszone jedynie o kwotę 2.300.000 dolarów, za którą wrak został sprzedany chińskiej firmie złomiarzkiej z przeznaczeniem na złom. Jednakże firma ta nie dotrzymała warunków umowy i zamiast zezłomowania wraku sprzedała go (cena nie jest znana) armatorowi - prawdopodobnie izraelskiemu - który gruntownie go przebudował. Dzisiaj statek ten, o wartości rynkowej około 30.000.000 dolarów, pływa pod nazwą Norasia Bellatrix.

Mirosława Mandziuk
mirosława.mandziuk@bestia.pl